
www.zr.ru
ФРАНКФУРТ: ЭКСКУРСИЯ ПО ФАБРИКЕ НОВИНОК 14
№11
За рулем
2001
ДНЕМ СО СВЕТОМ 8
ТАКИЕ РАЗНЫЕ «МОСКВИЧИ» 208
«РУССКИЙ ПРОЕКТ»: ПОДВОДИМ ИТОГИ 202
ТЕСТ За рулем
ISSN 0321-4249
11
9 770321 424014
«СЕКОНД-ХЭНД» СКВОЗЬ ГРАНИЦЫ 104
КАК ЛОВЯТ ДАЮЩИХ ВЗЯТКИ 144
«ДЕСЯТКУ» ПРИОДЕЛИ 54

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! РАЗ В МЕСЯЦ, В ПЕРВУЮ СРЕДУ ВЫ МОЖЕТЕ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) И ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 С 10 ДО 19 ЧАСОВ ОБРАТИТЬСЯ К ГЛАВНОМУ РЕДАКТОРУ ПЕТРУ МЕНЬШИХ И СРАЗУ ЖЕ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ.



Недавно сдавал экзамен на категорию «В» в МРЭО ГИБДД Казани, и никто не завершил его успешно – буквально «заваливали». Как вы относитесь к этому? ПОДПИСЧИК

Проблема не новая. Отлаженный «конвейер» получения «прав» может похвастаться разве что «привычностью» – платишь деньги, зубришь стандартные билеты, потом обмениваешься «любезностями» с экзаменатором… Все знают «правила игры» – бесполезной, нервной и, по большому счету, никому (кроме «берущих») не нужной. Ведь получение заветных «прав» в наши дни практически не связано с вашим умением управлять машиной…

Это как изучение иностранного языка в школе, где получаешь лишь азы, дальнейшее же целиком зависит от твоего желания: есть курсы, репетиторы, наконец, друзья и знакомые, готовые помочь. Сегодня, если вы серьезно намерены повысить уровень собственного водительского мастерства – не для «дяди», а для себя, – таких возможностей достаточно. Они требуют времени, средств, но взамен дают конкретный результат: из посредственного «чайника» вы превращаетесь в уверенного и спокойного водителя. А такого уже и на экзамене не больно-то «завалишь» – мастеров уважают! Желающих иметь профессиональные навыки вождения вместо липовых «прав» становится все больше – об этом говорят и читательские отклики на наши последние публикации о школах водительского мастерства.

Ну, а спрос, как известно, рождает предложение. Если мы с вами уверенно предпочтем мастерство липовым бумажкам, то и упомянутому выше «конвейеру» волей-неволей придется перестраиваться. Иначе он просто окажется «не у дел».

Читал про редакционный ВАЗ-21103, когда у него обломились опоры двигателя, а буквально через неделю, выезжая из гаража, «упал» движок и у моего ВАЗ-21102. Неужели АвтоВАЗ никак не реагирует на это? ЧИТАТЕЛЬ

Ох уж это «десятое» семейство! По нашим данным, сотрудники АвтоВАЗа в курсе проблемы. Однако затыкать все бреши одновременно не поспевают. Тут вам и лопающиеся валы КП, и взрывающиеся задние стекла, и сгорающие один за одним стартеры, и… ответы на каверзные вопросы журналистов. Рано или поздно дойдут руки и до опор двигателя. Будем надеяться. Мы же обещаем ускорить этот процесс настойчивыми напоминаниями. О результатах непременно сообщим.

Почему «За рулем» не публикует или публикует так мало материалов о жизни и деятельности нашего Президента Владимира Владимировича Путина? КИРИЛЛ ПЕТРОВИЧ ШМАКОВ

Если вы заметили, журнал «За рулем» пишет об автомобилях. Мы не занимаемся ни «враждебной пропагандой», ни проправительственной агитацией. Позиция «За рулем»: наших читателей независимо от их взглядов и пристрастий должен объединить автомобиль. А если у людей будут общие интересы, то и жизнь станет стабильной, спокойнее, лучше. Мы, конечно, с удовольствием рассказали бы о том, как наш Президент водит автомобиль, какие машины ему нравятся, как он реагирует на дорожную обстановку. Но, увы, В. В. Путин слишком занят. Впрочем, может быть, когда-нибудь журнал представит Путина-автомобилиста. Такое предложение уже сделано его пресс-секретарю.

Журнал часто упоминал о новых 16-клапанниках для ВАЗов. Когда и на какие модели их будут ставить? МАКСИМ Ш.

Двигатели ВАЗ-2114 и ВАЗ-21124 объемом 1,6 л планируют к установке, начиная с 2003 года. Пока же в ОПП малыми партиями делают карбюраторный ВАЗ-21084 – также 1,6-литровый. Попутно упомяну и 2-литровый ВАЗ-21203. Ближайшей его перспективой была новая «Нива» ВАЗ-2123. Теперь же с началом реализации проекта «Шеви-Нива» над мотором сгустился туман… Возможно, его заменит импортный агрегат.

Не кажется ли вам, что журнал постепенно превращается в издание для автомобилистов с высоким достатком? Что же делать тем, кто не может приобрести современный автомобиль? СЕРГЕЙ

Такое впечатление может возникнуть, если материалы одного из ведущих в журнале разделов – «Техника» рассматривать как ориентированные на владельцев иномарок. Но это далеко не так – они адресованы всем, кто увлечен автомобильной техникой, следит за ее развитием, новыми достижениями. Насколько мы можем судить по ответам на наши анкеты, опросы, обращения в редакцию, именно так и воспринимает подавляющее большинство читателей «Технику» в журнале. Что касается наших экспертиз, «Клуба автолюбителей», «Своими силами», «Мы и автомобиль», других страниц, то они в основном предназначены для владельцев отечественных авто, коих в России и среди читателей ЗР – большинство.

Вопрос о свете фар на дорогах. Наступает зима, день короткий, ночь длинная. Раньше ГАИ осенью проводила операцию «Фара». А что делается сейчас на дорогах – это просто ужас. ВАЛЕРИЙ

Спасибо за вопрос – он прямо в цель. Свет на наших дорогах, особенно в зимнее время, может быть, самое важное в активной безопасности. В журнале, который, надеюсь, вы будете читать в ноябре, свет фар – тема номера (см. с. 8, 110, 134). Только не надо ждать каких-то операций ГИБДД. Лучше сами. Давайте, как это делают миллионы водителей в Европе, включать ближний свет уже сейчас – когда бы ни трогались в путь, днем или ночью. Не говоря о том, что это может помочь и спасти, мы еще и узнаем друг друга – объединившись в акции ЗР «Включи свет днем!». А там, глядишь, этот почин возведут в ранг закона – речь-то о нашей с вами безопасности.

Моим распоряжением все редакционные машины отныне передвигаются только с включенными фарами. До встречи на дорогах!

В СЕНТЯБРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 116 132 ЧЕЛОВЕКА.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:











МЫ И АВТОМОБИЛЬ

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ – ФОТО АЛЕКСАНДРА ПОЛУНИНА

АКТУАЛЬНО

ДНЕМ – С ОГНЕМ!

/НАГЛЯДНАЯ АГИТАЦИЯ

ТЕОРЕМА БЕЗОПАСНОСТИ



Посмотрите на фото, как в зеркало - при беглом взгляде заметен лишь автомобиль с включенными фарами.

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ, АНТОН ЧУЙКИН



ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ПЕРВОЕ: ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ

Идее круглосуточно «жечь свет» больше двадцати лет: первыми, кто осознал пользу постоянно включенных фар, были скандинавские страны. До недавнего времени их поддерживали частично: где-то включать фары обязывают лишь за городом или только в зимнее время. Но, похоже, это лишь полумеры...

Европейская статистика и многочисленные исследования убедительно подтверждали: «дневной» свет на автомобилях нужно узаконить. И вот все страны Европейского союза решили присоединиться к своим северным соседям – с 2003 года включенные фары станут столь же обязательным условием движения, как пристегнутый ремень безопасности!

По данным голландского исследовательского института безопасности дорожного движения (SWOV), европейский автомобилист в среднем раз в шесть лет становится участником ДТП. При этом 50% несчастных случаев со смертельным исходом – следствие того, что водитель поздно замечает опасность. Особенно коварны перекрестки: здесь 80% тяжелых катастроф по причине «невольной слепоты». Чтобы снизить эти страшные показатели, надо, по крайней мере, сделать автомобиль заметным. Самый простой способ привлечь внимание окружающих – зажечь фары. Простой – и одновременно эффективный.

В двадцати округах Нижней Саксонии (ФРГ) провели акцию под названием «Включи свет днем». На опасных участках дорог установили информационные щиты, призывающие водителей в светлое время суток включить фары. И хотя призывы носили рекомендательный характер, немецкий педантизм возвел их в ранг закона. Результаты впечатляли: количество жертв на обозначенных трассах сократилось на четверть!

ВАМ НУЖНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 25% БЕЗОПАСНОСТИ? ВКЛЮЧАЙТЕ СВЕТ ДНЕМ!



На перегибах трассы ближний свет дает особенно яркий эффект: а - 300 м дороги (в углу - кадр с шестикратным увеличением); б - включаем фары...

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ВТОРОЕ: СВЕТ В ЗАКОНЕ

Между тем и в России давно осознали, какую пользу могут сослужить включенные днем фары. Откроем ПДД: «…в светлое время суток с целью обозначения движущегося транспортного средства ближний свет фар должен быть включен: на мотоциклах и мопедах; при движении в организованной транспортной колонне; на маршрутных транспортных средствах, движущихся по специально выделенной полосе навстречу основному потоку движения; при организованной перевозке групп детей; при перевозке опасных… грузов; при буксировке… (на буксирующем транспортном средстве)» (пункт 19.5).

Напомним, что фары обязательно включают при испытаниях автомобилей – даже на полигонах. Да и мы все время обозначаем себя ближним светом: пропусти, брат, спешу! То есть де-факто польза ближнего света признана на всех уровнях. А де-юре? Нигде в Правилах не запрещено включать фары любому участнику дорожного движения. Так что пусть фары включат все, а для тех, кому следует особо выделиться и кто имеет на это право, – существуют спецсигналы.

БЛИЖНИЙ СВЕТ НЕ ПРИВИЛЕГИЯ ВКЛЮЧАЙТЕ ФАРЫ ДНЕМ!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕ: ОТЧИЗНЕ ПОСВЕТИМ!

Кто-то считает: Запад нам не указ, у России собственный путь. Ознакомимся с зарубежным опытом, перенесенным на наши просторы.

Накануне 2000 года руководители транспортных предприятий Петрозаводска получили письма местной администрации: рекомендуем на всех транспортных средствах включать ближний свет круглосуточно. Никаких карательных мер к тем, кто не последует этому совету, не предусматривалось, а вот агитацию за включенные фары вели активно – и средства массовой информации, и работники местной ГИБДД. В итоге к акции, кроме профессионалов, присоединились и частники, и весь год столица Карелии днями напролет светилась автомобильной иллюминацией.

Распоряжением губернатора Пермской области №503 с 1 по 10 сентября 2000 года в Прикамье прошла операция «Фара»: опять-таки рекомендовалось включать днем ближний свет. Основная цель ее – безопасность маленьких пешеходов, спешащих в школу после долгих каникул.

Каковы же результаты? Выделить эффект включенных фар из общей статистики оказалось непросто, поскольку сотрудники ГИБДД одновременно усиливали работу и по другим направлениям, но в целом аварийность снизилась – до полутора раз!

ВАШ РЕБЕНОК ХОДИТ В ШКОЛУ? ВКЛЮЧАЙТЕ СВЕТ ДНЕМ!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОЕ: ИСПЫТАЙ БЛИЖНЕГО СВОЕГО

Теорию принято проверять практикой. Эксперимент мы поставили на ровной, как стрела, динамометрической дороге дмитровского полигона. На снимках видно, как «проявляется» автомобиль с включенными фарами на пустой, казалось бы, трассе. На удалении 2 км и даже 1,5 км в довольно яркий день машину без фар незаметно вовсе! Вы скажете – зачем видеть ее на таком расстоянии? Посчитайте, за сколько секунд автомобиль в движении с разрешенной скоростью 90 км/ч окажется в опасной близости. А если наблюдатель не стоит на месте, а едет навстречу? Вы поровняетесь через полминуты! Представьте, что именно в эти 30 секунд идете на обгон по встречной…

Ближний свет увеличивает дистанцию уверенного обнаружения примерно на 1000 м (на динамометрической дороге). Это означает запас в 40 секунд, когда автомобиль движется на вас со скоростью 90 км/ч. А если вы не наблюдаете за ним с обочины, а управляете таким же автомобилем? Считайте сами, насколько раньше вы увидите друг друга.

Помните, что все мы имеем дело с очень высокими скоростями: всего за секунду проезжаем 25 метров и более. Между прочим, 1 с требуется, чтобы произнести «двадцать пять»… Водителю нужна отменная реакция и… достаточное время на оценку ситуации.

БЛИЖНИЙ СВЕТ СЭКОНОМИТ СОТНИ МЕТРОВ И ДЕСЯТКИ СЕКУНД ВКЛЮЧАЙТЕ ФАРЫ ДНЕМ!



Поворот (примыкание) лесной дороги: а - темная машина замаскирована тенью; б - внимание, там кто-то едет!



ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ПЯТОЕ: НА СОБСТВЕННОМ ОПЫТЕ

Можайское шоссе, пятница, вечер: один из последних в сезоне выездов на дачу. Узкая дорога ведет на запад; низкое солнце, соответственно, светит прямо в глаза. Встречных не видно, можно обгонять медлительный автобус… Опа! С трудом увернулись от «Жигуленка» – в зеркале отразился поднятый средний палец. Виноват, слов нет; но если бы мой «визави» включил фары, его автомобиль проявился бы на фоне потрясающе красивого заката… Хорошо, не последнего!

Краснодарский край. Прекрасное шоссе между станицами окружают мощные деревья с выбеленными стволами. На дороге – частокол теней; мельтешение утомляет глаза. Навстречу ползет комбайн... э-э, да мы с ним не одиноки! По моей полосе разлетелось что-то быстрое… Встречный? Попутный? На самом деле – мчится на меня! Потерявшийся в камуфляже «теньсвет» ЗИЛ сгоняет нас на обочину. Не надо выставлять в окно палец! Во-первых, бестактно, а во-вторых – найду ему лучшее применение: нажму клавишу головного света до упора. Теперь-то меня заметят!

Пензенская область. Блеклый осенний день, зарядивший дождик. Грузовики окутываются водяной пылью, грязь летит на стекла. Перед обгоном очередного КамАЗа долго вглядываешься в муть перед собой – нет ли кого навстречу? Включаю «поворотник»… Господи, откуда она взялась, эта «Волга»? Нет, не встречная – попутная, повисла на «корме», семафорит «дальним». Где же раньше были твои фары, друг? В зеркалах тебя не видно – потерялся без света в нашем с КамАЗом водяном шлейфе.

ВОДИТЕЛИ! ВКЛЮЧАЙТЕ БЛИЖНИЙ СВЕТ ДНЕМ!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ШЕСТОЕ: ОНИ НЕ ПЕРЕГОРЯТ!

Начнем от противного. Основные фары довольно прожорливы: работая днем и ночью, они быстро вытянут все жизненные силы из генератора и аккумулятора. А сколько, в масштабах страны, лишних литров бензина и вредных веществ вылетит в выхлопную трубу?

Поэтому производители светотехники получили заказы на разработку специальных энергосберегающих осветительных приборов. Например, фирма «Хелла» представила особые фары «дневного света». Они тратят энергии на порядок меньше: их мощность в сумме 12 Вт, тогда как у штатных фар вместе с задними фонарями – до 150 Вт. Вспомогательные светильники предполагают устанавливать в дополнение к основной светотехнике, а загораться они будут после поворота ключа зажигания.

Экономить на безопасности можно, но только разумно. С 2002 года иностранные производители обещают оснащать свою продукцию фарами «дневного света».

В то же время, законодатели «светлой» моды – скандинавы – пока не пользовались дополнительной светотехникой. Кстати, на многих «самарах» в экспортном исполнении ближний свет автоматически включался после пуска двигателя. И ничего, дефицита лампочек в Швеции не наблюдалось…



Дублеры основной светотехники: а – штатная «противотуманка» могла бы поработать на «Волгах» и в ясный день; б – дневные фары «Хелла» светят не на дорогу, а в глаза... чем и достигается нужный эффект при малой мощности.

Двигаясь от заката, включите свет – большая «фара» солнца слепит встречных! И в зеркалах ваша машина заметнее.

НА ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ НЕТ ДНЕВНЫХ СВЕТИЛЬНИКОВ? ВКЛЮЧАЙТЕ ШТАТНЫЕ ФАРЫ ДНЕМ!

* * *

«Имейте в виду, что… существует седьмое доказательство, и уж самое надежное! И вам оно сейчас будет предъявлено». С этими словами известный литературный персонаж весьма убедительно одержал верх в одном диспуте: поставил эксперимент на оппоненте.

Предлагаемый нами опыт куда более гуманный: давайте, не дожидаясь, когда нас к этому обяжут ПДД, включим фары днем. И убедимся в пользе движения к свету!

Что и требовалось доказать.

Постскриптум для тех, кто облечен властью.

Надеемся, наша наглядная агитация послужит толчком и к дополнению Правил дорожного движения. ЗР

/ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

СУММА ТЕХНОЛОГИЙ

ВЕДУЩИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ НА СМОТРЕ ВО ФРАНКФУРТЕ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

Почти на две недели гигантский выставочный центр превратился в город автомобилей. Вот строгий, немного сумрачный дворец «Мерседес-Бенца» с экспозицией на трех (!) этажах. По романтическому парижскому бульвару прогуливаются, конечно же, «пежо». Отсюда совсем недалеко до спортивного центра «Опеля» с баскетбольной площадкой и даже небольшим футбольным полем. Огромная летающая тарелка, приземлившаяся на центральной площади, населена баварцами. Над затемненным театром «Ламборгини» льется прозрачное итальянское сопрано. А «ситроены» обжили пригород, притаились за колосящейся пшеницей.

У каждого стенда свой колорит, но содержимое – автомобили – становится все более интернациональным. Корейцы одеты знаменитыми итальянскими кузовщиками, «Ягуар» поставлен на «фордовский» ход, американский «Джип» получил немецкое сердце.

Порой кажется, что все разнообразие машин производит один громадный завод: получает кузова, узлы и агрегаты, созданные на трех «автомобильных» континентах, соединяет их в тысячах вариантов...

И вот из ворот уже выходят готовые автомобили. Пройдем по франкфуртским «цехам», посмотрим на последние новинки всемирной фабрики – на любой вкус и кошелек.



«Фольксваген-Поло»

МАЛО НЕ ПОКАЖЕТСЯ

Быть компактным автомобилем нынче совсем не зазорно. Напротив, новый «Фольксваген-Поло» по примеру младшего брата стал лупоглазым. «Поло» не малыш в привычном понимании – слабосильный, тесноватый, с простецкой отделкой. По сравнению с предшественником автомобиль подрос совсем немного, зато базовая комплектация вполне «взрослая» – четыре подушки безопасности, АБС, далее – список на страницу. Богатые версии оснащены противобуксовочной системой, климатической установкой и практически всем, что может пожелать самый привередливый покупатель.



«Хонда-Джаз»

НАСТРОЙЩИКА ВЫЗЫВАЛИ?

Наверное, только в Германии с ее многолетним культом автомобиля могут успешно работать столько тюнинговых фирм. Почти два десятка ателье демонстрировали мастерство выделывать суперкары из «мерседесов», «джипов» и даже демократов по крови «опелей». На стенде знаменитой фирмы «Брабус», среди вариаций на тему «мерседесов», красовались новейший удлиненный S-класс с 6,7-литровым мотором и… несколько «смартов». Последние, говорят, пользуются хорошим спросом в Германии, ну а первому наверняка уготован теплый прием в России.


«Тойота-Королла»


«Форд-Фиеста»

Младший трехцилиндровый мотор, который появится в начале 2002-го, развивает 40 кВт/54 л. с. С аналогичного дизеля с турбонаддувом умудрились снять на 15 кВт больше. Длинный список силовых агрегатов завершает 16-клапанный 100-сильный двигатель. Представьте «Поло», который разгоняется до 188 км/ч!

С «Фольксвагеном» готова потягаться новая «Хонда-Джаз». Очередное поколение бензиновых моторов отвечает европейским экологическим нормам 2005 года. Фирма обещает, что в среднем двигатели 1,2 л и 1,4 л будут расходовать соответственно всего 5,3 и 5,5 л/100 км. Совсем неплохо для агрегатов мощностью 57,3/78 л. с. и 61 кВт/83 л. с. На испытаниях по безопасности «Джаз» посрамил тех, кто по-прежнему считает компактные модели смертельными ловушками. Японец получил от европейской ассоциации NCAP четыре звезды из пяти возможных.

На поле «Ситроена» созрел симпатяга C3. Стиль топ-модели C5 пришелся на удивление впору компактному, длиной 3,85 м, кругленькому хэтчбеку.

Полноценный мини-вэн на платформе класса B пока не построили, зато есть вместительный универсал. Сначала из городского «Опеля-Корса» соорудили фургон «Комбо». Один шаг, оставшийся до рождения универсала, фирма сделала во Франкфурте. Багажник – почти кубометр, а при сложенных задних сиденьях – около 2,5 м^3! Вполне приличный «каблучок» с комфортом легкового авто.

Новый «Форд-Фиеста» не поразил оригинальной внешностью. Создатели автомобиля, видимо, решили, что ему вполне достаточно быть похожим на «Фокус», иметь набор из пяти моторов, механической или автоматической коробок передач и прочих опций, приличествующих нынешним одноклассникам. Впрочем, близкое сходство с удавшимся «Фокусом», скорее всего, пойдет «Фиесте» на пользу.

НАШИ В ГОРОДЕ

Только три российских предприятия были представлены во Франкфурте. Стенд ВАЗа выглядел не столь грандиозно, как в Москве, но гораздо солидней, чем в Женеве. Немцам показывали только то, что можно купить, – семейство «десяток» и «Ниву» ВАЗ-21214. Кстати, во Франкфурте мы-таки встретили «двенадцатую». Увы, для Германии это почти такая же экзотика, как проехавший несколькими минутами позже «Феррари».

Приятной неожиданностью для нас стали экспозиции Камского литейного и Заволжского моторного заводов. Последний ведет переговоры с «Фольксвагеном» о поставках в Германию алюминиевого литья. Может, со временем и нас примут на огромный международный автозавод?


«Опель-Комбо»

«Ситроен-C3»

FRANKFURT–2001



«Пежо-206 SW»

ФАМИЛЬНЫЕ РЕЛИКВИИ

Автосалон, где фирмы, как и положено, выставляли самые последние достижения конструкторов и дизайнеров. стал одновременно небольшим музеем. Нынче престижно вспоминать свои корни. Гостей «мерседесовского» дворца встречали раритет 1901 года и легендарные спортивные модели 50-х. «Ауди» хвасталась роскошным кабриолетом «Хорьх» и гоночным «Ауто-Унионом». Превосходную «Шкоду-Суперб» помогала представлять бабушка – одноименная довоенная модель, очень редкая.
В память о первом франкфуртском салоне 1951 года организаторы подготовили отдельную экспозицию.


«Ниссан-Примера»

Автомобильная «детвора» взрослеет с каждым годом, но многих европейцев все-таки больше интересует продукция иного – самого крупного цеха.

ДЛЯ ДОМА, ДЛЯ СЕМЬИ

Мы тоже становимся старше, обзаводимся детишками и домашней живностью, приобретаем привычку возить с собой в путешествие «на всякий случай» много скарба, наконец, просто хотим выглядеть солидней, уверенней в себе.

Выбор огромен: хэтчбеки и седаны, универсалы и даже мини-вэны. Двигатели с четырьмя клапанами на цилиндр мощностью от 100 сил, коробки – четырехступенчатые «автоматы» или механические с пятью, а на самых мощных версиях и с шестью передачами. Норма – антиблокировочные и противопробуксовочные системы, в салоне – кондиционер, полный набор подушек безопасности, по заказу – электронные навигаторы.

Кажется, совсем недавно мы перестали называть глазастую «Тойоту-Королла» новой. А из цеха уже выходят машины следующего поколения. Внешность фирменная – немного от «Яриса», чуть-чуть от гибридного «Приуса». Фирма представила сразу пять кузовов, включая мини-вэн «Королла-Версо», обновила двигатели. Самый экономичный, дизельный, развивает 66 кВт/90 л. с. С ним даже мини-вэн в среднем уложится в 6,2 л/100 км. Тем, кто готов немного переплатить, по душе придется 110-сильная (81 кВт) версия дизеля с охладителем наддувочного воздуха – интеркулером. Его, правда, предлагают только для хэтчбеков. Этакий непривередливый спортсмен, довольствующийся соляркой.

Представленная «Ниссаном» менее года назад в качестве концепта новая «Примера» обрела статус серийной.


«Ауди-А4 Аван»


«Шкода-Суперб» 1938 г.

В гамме – четыре двигателя, включая 2,2-литровый турбодизель «коммон рейл», и три кузова – седан, хэтчбек и универсал.

Кстати, называть нынешние грузопассажирские модификации не только «сараями», даже «вагонами» язык не поворачивается. Взгляните на дебютантов – универсалы «Пежо-206» и 307. Они столь же элегантны и изящны, как базовые хэтчбеки, зато заметно вместительней. В 307-м – три ряда сидений; нечасто



«Пежо-307SW»



«Мерседес-Бенц Ванео»

«Кадиллак-CTS»

«Тойота-Камри»

встретишь на авто такого класса семь полноценных мест. Если снять второй и третий ряды… нужно еще придумать, чем забить такой объем.

«Ауди» тоже отметилась универсалом – «Аван» на базе А4. Журналистам его показали отдельно, посему подробный отчет о новинке читайте в одном из ближайших номеров.

Вам тесен универсал или в детстве вы мечтали стать водителем автобуса? Вперед, на участок мини-вэнов! «Мерседес-Бенц» закрыл брешь между удлиненным А-классом и «Вито» (он же V-класс), знакомьтесь: модель «Ванео». Перетасуйте пять двигателей, две пятиступенчатые коробки передач (ручную и «автомат»), три варианта комплектации и аксессуары (собственные наборы для велосипедистов, заводчиков собак, серфингистов и просто путешественников) и непременно получите самый удобный именно для вас автомобиль.

Колонну семейных машин завершают модели «на полтона выше». Европейцы явно заждались новой «Тойоты-Камри» (предыдущая модель отметила пятилетие). Дебютант подрос в длину, получил лицо в нынешнем фирменном стиле и новый 2,4-литровый двигатель мощностью 112 кВт/152,3 л. с. в дополнение к знакомой трехлитровой «шестерке».

«Шкода» тоже застолбила место в высшем среднем классе. Концепт «Монтре», представленный полгода назад, без существенных изменений превратился в «Суперб» (перевод с английского – великолепный, превосходный). Тем, кому экономия важнее престижа, машина наверняка понравится (см. рубрику «В мире моторов»).

Всего несколько шагов – и мы в следующем цехе. Объемы производства здесь поменьше: потребители его продукции могут позволить себе жить не только холодным практицизмом.

К ПАРАДНОМУ ПОДЪЕЗДУ

Многие американцы, вспоминая старые добрые времена, конечно, поворчат: «Разве это «Кадиллак»? Моторы от «Опеля», базовая коробка передач – ручная». Однако молодым янки (не только по гражданству, но и по убеждениям) модель CTS понравится. По-заокеански угловатый кузов с традиционными для «Кадиллака» вертикальными задними фонарями, разгон до сотни – 7,4 с, расход бензина 10,7–11,2 л/100 км – неплохо для стопроцентного американца.

Новый БМВ серии 7 под стать авангардному, прямо-таки неземному павильону фирмы. Многое из того, что еще вчера мы считали лишь атрибутами единичных концепт-каров, воплощено в серийном, пусть и очень дорогом, автомобиле (ЗР, 2001, № 9).

Трудно сказать, где хотелось бы сидеть дольше – на переднем кресле или



«Альфа-Ромео 156GTA»

«Шкода-Суперб»


«Ауди-А4 Кабрио»


«Хёндэ-Купе»

на заднем диване нового БМВ. Но… время не ждет. Заглянем в цех спортинвентаря – кто не мечтал хоть на часок стать гонщиком?

СПРИНТЕРАМ И СТАЙЕРАМ

Стереотип представления о спортивном автомобиле: тесноватое, пусть и эффектное, купе. Ничего подобного! Комфортабельный седан и даже вместительный универсал, возражает «Альфа-Ромео». Поклонникам марки многое скажут буквы GTA – напоминание о легендарных моделях прошлого. Теперь заветная аббревиатура украшает седан и универсал 156. Спортивные подвески, 250 «лошадей» (184 кВт) под капотом, просторный кузов – прекрасный снаряд для марафонов.

Кабриолет от «Ауди», хоть и построен на платформе семейного А4, по имиджу, да и по характеру скорее спринтер. Любителям вдохнуть встречный ветер полной грудью предлагают V-образные «шестерки» 125 кВт/170 л. с. и 162 кВт/220 л. с.; последний, массой всего 163 кг, разгоняет машину до «сотни» за 7,8 с. Конструкторы решили, что негоже портить изящество линий дугами безопасности. Мощные опоры за задними сиденьями «выстрелят» при необходимости (не дай Бог, конечно!) раньше, чем вы успеете испугаться – всего за несколько миллисекунд.

Чтобы прохожие с первого взгляда определили в водителе спортсмена (хотя бы по духу), нужен броский, но не обязательно дорогой «аппарат». Неплохой способ пощекотать самолюбие – обновленный «Хёндэ-Купе». Скромный 1,6-литровый мотор разгонит машину до нешуточных 185 км/ч. Если этого недостаточно, можно выбрать агрегаты объемом 2 л и 2,7 л.

На противоположном полюсе – знаменитый, легендарный, культовый и… просто очень быстрый «Порше-911». Только знаток с первого взгляда заметит изменения светотехники. Зато в семействе появилась «Тарга». В отличие от тезки, популярной в 70-х, мощные боковины крыши у новинки не съемные, зато сам «головной убор» управляется из салона.

И наконец новая звезда «Мерседеса» – родстер SL500, сочетание комфорта лимузина и гоночной резвости. Двигатель V8, развивая 225 кВт/306 л. с., разгоняет машины до «сотни» за 6,3 с. Невысоким для такого автомобиля расходом топлива – 12,7 л – «Мерседес» обязан прекрасной аэродинамике (C_x=0,29 – и это серийная машина!) Более скромные


БМВ серии 7

«Мерседес-Бенц 500SL»


«Мазерати-3200 спайдер»

«Саньён-Рекстон»

FRANKFURT–2001

версии моторов, видимо, появятся позже, а 476-сильная «ракета» от АМГ уже готова.

ТЯЖЕЛАЯ АТЛЕТИКА

Вседорожники и разномастные SUV, очень любимые россиянами, европейцами не столь обожаемы. Но и этот цех не простаивает.

«Джипы» усилили дизелями «коммон рейл»: германским объемом 2,7 л и 2,5-литровым «Детройт дизель» – дочерней фирмы объединенного гиганта «Даймлер-Крайслер».

Линейку корейских «саньёнов» дополнил полноразмерный вседорожник «Рекстон». Красавцем его не назовешь, зато в активе – двигатели «Мерседес-Бенц» (см. с. 90). А «Ниссан» решил попробовать обольстить европейцев полноприводным «Пикапом». У машины со скромным названием вместительная четырехдверная кабина, отключаемый задний мост, мощный дизель.


«Ниссан-Пикап»

РУЧНАЯ РАБОТА

Мы в святая святых, где рождаются авангардные, умопомрачительные проекты.

В маленькой семье «Мазерати» долгожданное прибавление – спайдер на базе модели 3200. Промоушн автомобилю, позируя фото- и видеокамерам, делал сам патрон «Феррари» Лука де Монтеземоло. Знаменитые фирмы давно дружат под крылом ФИАТа.

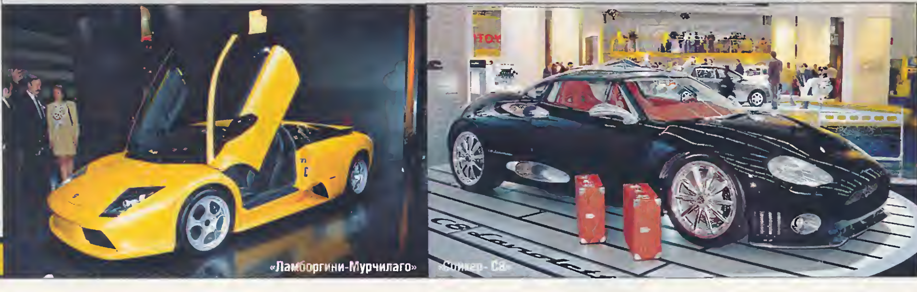
Новую «Ламборгини» назвали в честь быка, блиставшего на аренах корриды в XIX веке, символа силы и мощи – Мурчилаго. Самые известные матадоры почитали за честь встретиться с гордым неукротимым животным. Нынешний итальянский зверь с 580-сильным 6,2-литровым мотором V12, отталкиваясь от гладкого асфальта четырьмя колесами, разбежится до 100 км/ч за 3,8 с, чтобы достичь почти формульных 330 км/ч.

Рядом с таким «быком» «Спикер-С8» – попытка возродить известную некогда голландскую марку – выглядит довольно скромно.

Во Франкфурте показали множество концепт-каров – больших и маленьких, изящных и (да простят меня дизайнеры) уродливых. Это – отдельный очень интересный мир, в котором мы еще не раз побываем.

* * *

На наших глазах делается современная автомобильная история. Меняются представления о классах и фирменном имидже. Вчерашние безумные идеи воплощаются в металле, пластике и микросхемах – машины становятся не просто комфортабельнее и безопаснее – они действительно умнеют, делая нашу жизнь богаче и ярче. Все это очень емко и точно сформулировали организаторы смотрин во Франкфурте: девиз нынешней выставки – «Автомобиль – это чудо». ЗР


«Ламборгини-Мурчилаго»

«Спикер-С8»

ЛАТАТЬ НА ВСЕ ДЕНЬГИ! /ДОРОГИ

ПОКА ЭТАП ПЕРВЫЙ

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Говорят, на здании федеральной дорожной службы США помещена картина-аллегория: доллар, который катится по дороге. Это про то, значит, что дорога – лучший объект капиталовложений. Только, кажется, в России поняли это далеко не все.

СКОЛЬКО ДОРОЖКЕ НИ ВИТЬСЯ...

Недавно в правительстве и Минтрансе подводили итоги выполнения президентской программы «Дороги России» и анонсировали новую – «Дороги России XXI века». Задачи очерчены преогромные: за 10 лет увеличить протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в 1,2 раза (с 584 тыс. км до 670 тыс. км), построить 11 тыс. км федеральных дорог, реконструировать 48 тыс. км магистралей. По расчетам, это позволит увеличить пропускную способность наиболее загруженных участков важнейших дорог в 1,5–3 раза (в среднем по стране – на 10–12%) и снизить количество ДТП на 10–15%. Более того, 7–8 тысяч деревень и поселков получат круглогодичную связь с Большой землей по дорогам с твердым покрытием!

Это, конечно, замечательно, только вот одна проблема. По данным того же Минтранса, для нормального экономического развития страны в XXI веке нужна дорожная сеть протяженнее, чем сейчас... в полтора раза. Это сегодня! А через 10 лет? Ведь автопарк России растет просто гигантскими темпами: 10 лет назад в стране было менее 70 автомобилей на 1000 человек, сейчас их без малого 150, а к 2010 году, обещают, достигнет 250. И при этом почти 30 тысяч населенных пунктов весной и летом оказываются в осаде – к ним, по сути, нет дорог.

Что же, разве не знают этого, не понимают «наверху»? Знают, конечно знают, да вот незадача: целей благородных у нас много, а денег – не очень. Вот и финансирование прошлой президентской программы составило, по разным причинам, примерно 50% от необходимости. Дорожники резко «рванули» было в 1999–2000 гг. (тогда было сдано несколько десятков крупнейших объектов) – тут же их резко осадили: ликвидировали отдельную строку в бюджете «на дорожное строительство». Теперь правительство «в рабочем порядке» решает – а сколько можно реально на дороги дать? Столько? Многовато будет...

Пока на первом этапе программы «Дороги XXI века» предусматривается... «выполнение работ по поддержанию дорожной сети, уменьшению отставания (!) по срокам ремонта работ с одновременным повышением технического уровня и пропускной способности дорог». Уффф... В переводе на русский язык – это, видимо, означает, что будут латать, насколько хватит денег. А на втором этапе, с 2006 по 2010 год, «планируется ликвидировать отставание по срокам ремонтов на сети федеральных дорог и сократить его на сети территориальных». Дай-то бог, если только прежде все не придет в полную негодность.

Правда, названы и некоторые приоритетные направления, по которым новые дороги все-таки будут строить.

ПРИОРИТЕТЫ

Главная в стране дорожная стройка, как всем известно, – магистраль «Амур», где уже лет двадцать пытаются проложить участок от Читы до Хабаровска. Без него страна остается разорванной на две части, между которыми – еще около 400 км непроходимой тайги. В этом году этот разрыв должны сократить на 77 км.

Следом в списке главнейших – строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга. Новая магистраль выведет транспортные потоки из города, сократит время доставки грузов и, несомненно, будет способствовать улучшению экологической обстановки в Северной Пальмире.



Современный Сочинский транспортный узел поможет разгрузить единственную магистраль города – Курортный проспект.

Кроме того, в списке приоритетов фигурирует расширение трасс Москва–Ростов-на-Дону, Москва–Самара, федеральных автомобильных дорог Московского узла, строительство мостов через Волгу в районе Ульяновска и Кольский залив в Мурманске.

Достойнейшие объекты, кто возразит! Только вот, как всегда, денег даже на них не хватает. Работы на «главной стройке» – трассе «Амур» – то и дело останавливаются из-за отсутствия средств, и вряд ли в этом году удастся выполнить все, что запланировано. Привыкли к перебоям в финансировании и на других объектах. Руководители Минтранса вообще вынуждены были объявить, что ныне «основной принцип работы – это принцип разумных компромиссов в условиях недостаточного финансирования».

На деле же это означает, что сейчас лишь на двух дорожных объектах страны работа кипит в три смены, с опережением всех графиков: на строительстве Сочинского транспортного узла и кольцевой вокруг Санкт-Петербурга, где в некоторых местах начинали работать, не дождавшись согласования со всеми инстанциями, получали за это предупреждения и предписания, но продолжали укладывать километры и кубометры асфальта и бетона! Выходит, трасса Чита–Хабаровск может подождать?

Между прочим, за два года (1999–2000) Китай, наш сосед, вложил в строительство дорог 120 млрд. долл. Не знаем, что там нарисовано на фасаде их дорожного департамента – видимо, катящийся юань. И катиться он может только в одну сторону – в нашу. Они ведь давно смотрят с нескрываемым интересом на не очень освоенный наш Дальний Восток. Со стороны Китая подъезды уже есть... ЗР

КОНЕЦ «ОТВЕРТОЧНОЙ» СБОРКЕ



ЗАО «Калининградский Автотор» решил перейти от простой «отверточной» сборки модели КИА к следующему этапу и выкупил у корейцев лицензию на производство вседорожника «Спортидж», а вместе с ней и все права на этот автомобиль. Выпуск его в Корее прекращается. В Калининграде будет смонтировано оборудование для полного производства вседорожника – сварочный цех, окрасочная камера, линия сборки. Со второй половины 2002 года планируется уже начать экспорт «Спортиджа» в Европу.

В нынешнем году «Автотор» рассчитывает выпустить более 3 тыс. автомобилей КИА (против 1131 в 2000–м) и 2018 – БМВ (в прошлом году 1431 автомобиль марок БМВ и «Ленд–Ровер»).

А НАД ТОННЕЛЕМ ПУСТИМ МОСТ...

ЗР уже писал о «наполеоновских» планах железнодорожников построить тоннель между материком и островом Сахалин. Теперь в МПС решили, что в ближайшее время здесь надо еще построить мост! Об этом заявил заместитель министра Александр Мишарин, сообщив, что такой проект уже получил одобрение в нескольких ведомствах. Добавим, что правительство не отказалось от идеи продлить железнодорожное сообщение с Сахалина до Японии. По мнению замминистра, срок окупаемости «мостового проекта» займет 17 лет. Правда, для этого надо построить свыше 500 км железной дороги, а также собственно 7–километровый мост... У губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева на этот счет свое мнение: «Подобный проект не окупится никогда: мостовой переход экономически выгоден, если по нему ежегодно будет проходить не менее 10 млн. тонн грузов; пока же по БАМу их перевозится в четыре раза меньше». Но, может быть, это пока...



СЕТЬ САЛОНОВ «ФОЛЬКСВАГЕНА» в столице все время расширяется. Очередной и самый большой комплекс вырос на 38-м километре МКАД под совсем не немецким именем «Урарту-Моторс». Здесь сосредоточен техцентр с 26 постами, где, в частности, можно отремонтировать и разбитый алюминиевый кузов. В торговом зале продадут новенькие автомобили не только за наличные, но и в кредит, в лизинг или с зачетом стоимости старой машины (той же марки).
Открытие салона ознаменовалось эстрадным шоу и парадом знаменитых «жуков».

КОЛЬЦО ЗАМКНУЛОСЬ

Недалеко от Тольятти, около Сосновки, состоялось официальное открытие первой очереди автополигона НТЦ ВАЗа (ЗР, 1996, № 10) – скоростной кольцевой автодороги. Подложка трассы – это несколько слоев песка и гравия, полиэтиленовая пленка, пенополистироловые плиты. Чтобы уложить «слоеный пирог», перелопатили около миллиона кубометров грунта. Верхний слой асфальта (всего их три) содержит специальную финскую добавку «Мультифлекс», повышающую коэффициент сцепления, морозоустойчивость и износостойкость дорожного полотна. Новая технология защищает покрытие от разрушения при температурных перепадах и климатических воздействиях. Благодаря параболическому профилю можно проходить виражи, не боясь сноса, со скоростью до 190 км/ч; на прямых участках «максималка» не ограничена.

БЕЗОПАСНЫЙ ФОРУМ

Осенью в Москве, в гостинице «Олимпик Пента Ренессанс», прошла XII международная конференция «Безопасность дорожного движения на трех континентах». Организаторами выступили Минтранс России, Институт автомобильного транспорта (НИИАТ) и зарубежные исследовательские организации. В течение трех дней здесь заслушивали и обсуждали доклады специалистов из Европы, Америки, Африки, Азии, Новой Зеландии; приоритетными были темы – дорожно–транспортные происшествия и причины их возникновения. Показателен выбор места конференции: Россия, к сожалению, опережает многие страны по количеству аварий и пострадавших в автомобильных катастрофах.



Показатели аварийности в некоторых странах.

И ЗВЕЗДА С ЗВЕЗДОЮ...



Этот символ марки «Мерседес-Бенц» увенчал недавно знаменитый московский Дом на набережной. Примечательно, что эмблема водружена в столице России в год 100-летия марки «Мерседес»; столь же примечательно, что трехлучевая звезда красуется в ближайшем соседстве с пятиконечными кремлевскими. Внушительная конструкция диаметром 8 м и массой 6,5 т сооружена российской фирмой «БАГ+» на заводе «Калибр». Фирма «Даймлер-Крайслер Автомобили РУС» объявила, что в ближайшее время «мерседесовские» звезды будут установлены еще в нескольких крупных городах России.

Бернд Пишетсридер официально еще не встал у руля «Фольксвагена», но уже сообщил журналу «Штерн» о твердом намерении войти в формулу 1. До сих пор руководство концерна отвергало такую возможность, но, как следует из заявления нового шефа, на «Фольксвагене» уже создан соответствующий мотор и ничто не мешает в ближайшее время приступить к формированию (или покупке) команды. Так что к 2003 году можно ожидать ее появления в гонках Ф1.

СТАРЫЙ УАЗ С НОВОЙ НАЧИНКОЙ

В Ульяновске началась подготовка к производству УАЗ-31520. Новый внедорожник внешне практически не будет отличаться от обычного «козла» УАЗ-31514, если не считать прямых дверей с опускающимися стеклами. Зато «начинку» обещают поменять кардинально: новые мосты «Спайсер» с дисковыми тормозами, впрысковый двигатель (ЗМЗ-409 или ЗМЗ-410), новая пятиступенчатая коробка передач и раздаточная коробка. Изменится и салон. Стоимость проекта, как сообщили на заводе, составляет около 300 млн. рублей, они должны быть освоены до апреля 2002 года. А уже с мая предприятие должно выйти на программу 50 тыс. автомобилей УАЗ-31520 в год.

СКОЛЬКО ЖДАТЬ «КАЛИНЫ»

Запустить «Калину» в массовое производство в 2005 году АвтоВАЗ, видимо, не сможет, заявил его генеральный директор Алексей Николаев. Он отметил при этом, что вазовцы сдержали данное год назад слово и показали на Московском автосалоне ВАЗ-1117 «Калина» с кузовом универсал. Однако, по его словам, для постановки «Калины» на конвейер требуется $850 млн., а завод способен выложить лишь $350 млн. Где взять еще полмиллиарда – неизвестно. Так что освоение серийного производства «Калины» может затянуться на большой срок. Будет ли к ней интерес к тому времени?





МУЗЫКА СВОЕГО







SONATA GLS V6

Первая «Хёндэ-Соната» увидела свет в 1988-м. Через год под ее капотом появилась V-образная трехлитровая «шестерка». Второе поколение «сонат» было представлено публике в 1993 году. Очередная глубокая модернизация машины произошла в 1996-м («Соната-III»), а полностью новый автомобиль четвертого поколения пошел в производство в 1998-м. Тогда же появилась и новая «шестерка» в 2,5 л. 2001 год – время рождения пятой «Сонаты», представляющей серьезный рестайлинг модели четвертого поколения с новым мотором 2,7 л и модернизированным 4-цилиндровым 2,0 л.

РОДА

/ТЕСТ

Соната – музыкальное, фортепианное сочинение своего рода. В. ДАЛЬ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Как известно, в музыке очень важно не сбиться с такта. Поэтому, чтобы не запутаться в «фортепианных сочинениях» «Хёндэ», мы решили взять на тест два автомобиля: новейшую «Сонату-V» и ее предшественницу версии IV. Помимо весьма выразительной внешности в активе новинки V-образная «шестерка» объемом 2,7 л и мощностью 127 кВт в паре с четырехступенчатой секвентальной автоматической коробкой передач – разработкой исследовательского центра «Намъянг». «Старушка» с индексом IV выглядит попроще, да и «заряжена» не так солидно: двухлитровая «четверка» мощностью 96 кВт и традиционная пятиступенчатая «механика». Однако цель знакомства не столько в противопоставлении динамических качеств, сколько в поиске изменений, отличающих новую версию машины от старой.

МУЗА СОВРЕМЕННОСТИ

Если задуматься, не так уж плоха идея почти ежегодного обновления автомобиля. По крайней мере, глядя на наших подопечных, весьма остро ощущаешь, что предыдущая, четвертая, уже устарела. У пятой изменились подштамповки кузова, бамперы, фальшрадиаторная решетка, стали выразительнее фары и задние фонари, заметно прибавилось хрома. Новый автомобиль, словно губка, впитал в себя все новшества и находки современного дизайна, став выразительнее и как-то добротнее. Пожалуй, даже респектабельнее. Машина не только увеличилась в размерах – она словно повзрослела на эти несколько лет. Отдадим должное – стилисты сумели сохранить черты традиционной хёндовской внешности, и автомобиль остался узнаваемым.

Изменения в интерьере куда менее революционны. Те же размеры проемов дверей, та же кожа в версии GLS, преобладающая в обивке, похожие вставки «под дерево» на центральной консоли. И все же в новой «Сонате»

«Соната» старая (слева) и новая.







удобнее и уютнее. Почему? Конечно, иные комбинации приборов и центральная консоль вызывают ощущение новизны. «Старые» приборы, как кажется теперь, выглядят дешево – мелкая оцифровка шкал, невзрачное окошечко дисплея климатической установки. На «пятой» все это куда выразительнее и, опять-таки, в духе времени. И все же дело не только в приборах. Ощущение уюта создают и те несколько миллиметров, на которые прибавились размеры салона. Вроде бы такие же сиденья, тот же набор механических регулировок, но сидишь в новой машине по-другому – прежде всего просторнее. И все же «Соната-V» тоже не идеальна. Крыша нависает над головой, причем как спереди, так и сзади. Там тоже стало немного просторнее, появился даже подголовник для третьего пассажира. Однако выглядит он, скорее, авансом, обещанием будущей «Сонаты-VI» – ведь по-настоящему комфортно на заднем сиденье лишь двоим.





ЭНЕРГИЯ ДВИЖЕНИЯ

Прежде чем навешивать измерительную аппаратуру, заглянем под автомобили. Если отбросить некоторые компоновочные различия, применение разных моторов и коробок передач, все остальное у «сонат» одинаково – по крайней мере, при поверхностном осмотре. Конструкция шасси практически не изменилась.

А вот новый двигатель заслуживает похвалы. Его возможности в паре с наисовременнейшим «автоматом» оказались неожиданными. Мощное, напористое ускорение, совсем не «автоматическая» чуткость автомобиля к педали акселератора – и при этом удивительная мягкость переключений. Словно мощный резиновый жгут увлекает «Сонату» вперед, стоит порезче нажать на акселератор. Но особенно удобен автомобиль при плавном движении: мощный двигатель позволяет коробке очень четко и своевременно выбирать и удерживать нужную передачу, не утомляя пассажиров частыми (и зачастую ненужными) переключениями. Ну, а для холериков

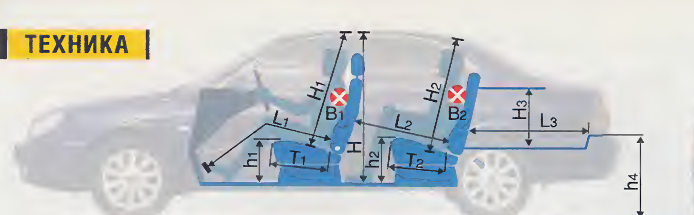


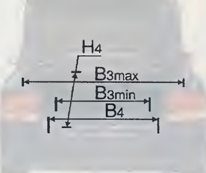




или, наоборот, флегматиков есть секвентальный (то бишь ручной) режим управления коробкой. Так что при быстрой езде без труда осадите машину перед поворотом, воспользовавшись по-







РАЗМЕРЫ САЛОНА И БАГАЖНИКА

	Sonata-V	Sonata-IV
L_1	905–1135	920–1125
L_2	670–890	660–890
H_1	930	925
H_2	925	925
B_1	1445	1445
B_2	1390	1390
T_1	500	500
T_2	500	455
L_3	910*/1830	1010/1810
H_3	480	475
$B_{3\,min}$	940	940
$B_{3\,max}$	1510	1570
B_4	840	920
H_4	530	465
h_4	660	670
h_1	265–310	266–305
h_2	340	310
H	1100	1105

* *Упор от скольжения груза*

ниженными передачами, или, наоборот, неторопливо разогнавшись до 70–80 км/ч, принудительно включите четвертую и покатите, пользуясь лишь акселератором. Благо, в последнем случае «мозги» коробки на процесс движения почти не влияют.

Следующее, на что поневоле обратишь внимание, – отменный акустический комфорт. Никаких неприятных шумов или вибраций. Где-то там, далеко под капотом, сыто урчит двигатель, шумят шины, слегка посвистывает рассекаемый воздух. Однако в салон не проходит никаких лишних звуков, мешающих беседе.

Работа тормозной системы уже ожидаемо надежна. Внятная педаль с хорошей обратной связью, «ненавязчивая» АБС помогают без проблем останавливать полуторатонную машину. Единственное, где она ведет себя немного нервно, – торможение со скоростей, близких к максимальным. Здесь «Соната» иногда проявляет не лучшие черты характера, норовя рыскнуть в сторону.

Подвески и все, что с ними связано, оставили двойственное ощущение. «Соната» явно настроена на движение по ровным дорогам европейского уровня. В таких условиях автомобиль довольно комфортен и весьма надежно отслеживает все команды водителя. Лишь слишком легкий и неинформативный в поворотах руль не позволяет до тонкостей контролировать поведение машины. Однако стоит почти идеальному покрытию смениться шероховатым и волнистым асфальтом – мелкие неровности тут же «лезут» на рулевое колесо, давая о себе знать и пассажирам. Не отмахнешься и от неприятной вертикальной раскачки на пологих волнах. На высоких скоростях эти бесконечные взлеты-падения утомляют настолько, что хочется просить пощады. Но это еще полбеды. При попадании в быстром повороте на неровности возникающая раскачка кузова еще и распрямляет заданную траекторию движения, заставляя водителя потрудиться. Но стоит попасться ровному участку дороги, как «Соната» вновь становится послушной и покладистой.

Ну, а что «старушка»? В ней, увы, нет столь упоительной динамики, да и передачи «механики» явно растянуты. Но даже этот автомобиль удобен и добротен в своих откликах на действия водителя. Он, конечно, шумнее – в основном из-за «визгливого» двигателя. Зато позволяет водителю увереннее чувствовать себя на покрытии неважного качества. Да и в управлении не столь норовист. Видимо, сказывается 100-килограммовая разница в весе машин, из-за которой подвески легкой «Сонаты-IV» работают в более выгодных условиях. Хотя в общем-то «четвертой» присущи те же недостатки, только проявляющиеся при бóльших скоростях и ускорениях.





ЗДЕСЬ ИХ ПОЛЮБЯТ?

Глядя на «Хёндэ-Сонату-V», а также на ее предшественницу, рискну предположить, что восприятие корейских автомобилей, по крайней мере бизнес-класса, как несколько второсортных, вскоре кардинально изменится. Уже сегодня это – вполне современные машины. Конечно, еще есть над чем поработать, но при броской внешности и довольно цельном внутреннем содержании дело за малым.

В салонах официальных дилеров «Хёндэ-Соната-V» стоит от $21 500 до $31 000. Последняя сумма как раз относится к автомобилю, участвовавшему в нашем тесте. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура –18°С, давление 752 мм рт. ст., влажность 65%, покрытие – сухой асфальтобетон

	Sonata-V	Sonata-IV
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1483	1339
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	917 (61,8%)	887 (66,2%)
заднюю	566 (38,2%)	552 (33,8%)
Динамические качества *(Нагрузка частичная – 2 чел.+25 кг)*		
Разгон, с:		
0–40 км/ч	2,4	2,6
0–60 км/ч	4,2	4,8
0–80 км/ч	6,8	7,7
0–100 км/ч	10,0	11,2
0–120 км/ч	13,9	16,7
0–140 км/ч	19,8	24,0
0–160 км/ч	27,2	35,5
0–400 м	16,9 (130,8 км/ч)	18,0 (124,7 км/ч)
0–1000 м	31,1 (168,4 км/ч)	33,1 (155,4 км/ч)
Максимальная скорость, км/ч	197,4	187,5
Погрешность спидометра, %	7,5	5,4
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	5,9*	14,5
80–120 км/ч (V)	6,8*	21,6
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1475	1560
50–0 км/ч	544	603
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	39,7	40,1
замедление, м/с²	9,7	9,6

* Кикдаун.

HYUNDAI SONATA (данные производителей)

	Sonata-V	Sonata-IV
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Число мест	5	5
Снаряженная масса, кг	1439–1503	1320
Полная масса, кг	2020	1910
Размеры, мм:		
длина	4747	4710
ширина	1820	1820
высота	1422	1410
База, мм	2700	2700
Колея, мм спереди/сзади:	1540/1530	1540/1520
Дорожный просвет, мм	167	160
Объем багажника, л	420	425
Максимальная скорость, км/ч	220	200
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,6	9,6
Радиус поворота, м	5,45	5,45
Расход топлива, шоссе/город, л/100 км	н. д.	6,7/12,7
Запас топлива, л	65	65
Топливо	АИ–95	АИ–95
ДВИГАТЕЛЬ		
	2,7V6DOHC	2,0DOHC
Расположение	спереди поперечно	
Число цилиндров/клапанов	6/24	4/16
Рабочий объем, см³	2657	1997
Диам. цил. х ход поршня, мм	86,7x75	85x88
Степень сжатия	10	10
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	127/172 6000	96/131 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 4000	179 4600
ТРАНСМИССИЯ		
Привод	на переднюю ось	
Коробка передач	автоматическая	механическая
Передачи	I – 2,842; II – 1,529; III – 1,000; IV – 0,712; з. х. – 2,480	I – 3,636; II – 2,056; III – 1,296; IV – 0,943; V – 0,775 з. х. – 3,455
Главная передача	3,770	4,063
ПОДВЕСКА		
	пружинная, независимая со стабилизаторами поперечной устойчивости	
спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
	реечное с усилителем	
ТОРМОЗА		
	гидравлические с АБС	
спереди	дисковые вентилируемые	
сзади	дисковые	
ШИНЫ		
	205/60R16	205/60R15

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИИ «РОЛЬФ ЮГ» И «КАРНЭТ-2000» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ.

ЛИМУЗИНЫ НА ДОРОГАХ И ВНЕ ИХ

На российском рынке можно купить более четырех десятков моделей вседорожников иностранного производства. Какие из них самые комфортабельные, а кто может похвастать лучшей проходимостью? Исчерпывающие ответы на эти и многие другие вопросы можно прочитать в ноябрьском номере журнала «Лимузин», выходящего в издательстве «За рулем».

В преддверье осенне-зимней распутицы читателям «Лимузина» наверняка



будет интересно узнать о практичном и комфортабельном дизельном пикапе «Мицубиси-L200», о новом японском джипе «Гранд Витара-XL7» – самом большом в модельном ряду «Сузуки» – и о том, как и где купить зимние шины. Как обычно, на страницах журнала рассказ о редких и уникальных машинах – экстремальном спортивном купе родом из Англии «Лотос-Эксидж» и «Альфа-Ромео», за рулем которой ездил Бенито Муссолини.

Тому, кто ждет от журнала практических советов, стоит прочитать обо всех плюсах и минусах недорогого японского седана «Ниссан-Алмера», об особенностях страхования подержанных автомобилей зарубежного производства, а также оценить рейтинг надежности и качества популярных мини-вэнов. Специально для меломанов – рассказ о самых качественных акустических системах. А для всех, кто хочет быть в курсе бурной автомобильной жизни, – не самые известные подробности Франкфуртского салона и самые сенсационные его новинки: «Мерседес-Бенц-SL500», «Ситроен-С3», «ФИАТ-Стило».

Не пропустите ноябрьский «Лимузин»!

«ФАБИА», ДУБЛЬ ТРЕТИЙ

/МОДИФИКАЦИЯ



ЧЕШСКАЯ МАЛОЛИТРАЖКА СТАЛА СЕДАНОМ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Совсем недавно мы присматривались к относительно недорогой «Фабиа» с кузовом хэтчбек (см. ЗР, 2001, № 1), затем тестировали универсал (ЗР, 2001, № 10), и вот, наконец, модельный ряд современной «Шкоды» пополнился автомобилем с традиционно популярным в нашей стране кузовом седан.

Если оценивать внешность «Фабиа», то самым элегантным мы назвали бы универсал или «по-шкодовски» – комби. Стройный, динамичный силуэт и ниспадающая линия крыши придают ему благородные очертания. И все же именно «Фабиа» с багажником чаще других балуют вниманием. Здесь чувствуется дань и российским традициям, и чуть более респектабельной внешности, подчеркивающей весомость и серьезность седана в сравнении с более коротким и «игривым» хэтчбеком.

На самом деле трехобъемник отличается от собратьев только кузовом. В остальном – те же три степени оснащенности: «классик», «комфорт», «элеганс» и схожее семейство двигателей. Нашему потребителю недоступна лишь самая дешевая версия – «Фабиа-Бейзик», практически лишенная каких-либо благ цивилизации.

SKODA FABIA SEDAN	
Число мест	5
Снаряженная/полная масса, кг	1070/1615
Длина x ширина x высота, мм	4222x1645x1449
Максимальная скорость, км/ч	164
Время разгона до 100 км/ч, с	15,8
Рабочий объем двигателя, см³	1397
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	50/68 5000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	120 2500
Расх. топл., л/100 км шоссе/город	5.6/19.6

А теперь подробности. В активе новинки – рукоятка дистанционного от-



крывания багажника. Однако сама крышка грузового отделения довольно тяжеловесна и неохотно пускает вовнутрь. Но преодолев ее сопротивление, вы по достоинству оцените рациональную конфигурацию отсека и удобство проема. Здесь очень хорошо чувствуются дополнительные 26 см длины, заложенные в конструкцию седана и универсала.

И все же они разные. У трехобъемника лучше обзорность назад – благодаря полноразмерному проему заднего стекла. По другому воспринимаются энергопоглощающие способности адаптированных к российским условиям подвесок. Седан жестче и спортивнее на всех видах неровностей, он подробнее повторяет профиль дорожного полотна, временами награждая седоков весьма ощутимыми толчками. Помнится, универсал в подобных ситуациях был несколько доброжелательнее. Но нет худа без добра. Плотность подвесок положительно сказалась на ходовых качествах. Автомобиль хорошо рулится не только в обыденных ситуациях, он не лишен некоторой изысканности управления, которую с удовольствием демонстрирует в быстрых поворотах. Помнится, «Фабиа-Комби» отличало куда более заурядное поведение при экстремальном вождении. Так что у потребителя появилась пусть небольшая, но возможность выбора.

«Шкода-Фабиа» с кузовом седан уже в продаже. В недорогой комплектации с мотором 1,4 л мощностью 68 л. с. автомобиль стоит $10 800. ЗР



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ ООО «ПЕЛИКАН АВТО» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.



НАСТОЯЩИЙ ЭКСТРИМ

ШУТКИ В СТОРОНУ, КОГДА САДИТЕСЬ ЗА РУЛЬ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ

/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН
ФОТО / «ОПЕЛЬ»

Девальвации подвержены не только деньги, но и слова. Экстремальным нынче называют все, что мало-мальски отличается от обычного. На радость страховым компаниям к «запредельным» видам спорта причислены даже горные лыжи и велосипед. Если так пойдет дальше, то любую езду на автомобиле со скоростью, выше положенной правилами, отнесут к экстремальному вождению...

ЭКСПОНАТ ДЛЯ ЭКСПОЗИЦИИ

На автосалоне 2001 года в Женеве на стенде «Опеля» красовался необычный автомобиль с очень длинным названием – «Опель-Астра Купе OPC X-Treme». Машина лишь напоминала обводами кузова обычную «Астру-Купе», а на деле под ярко-красным углепластиковым кузовом скрывалось шасси автомобиля для гонок DTM (Дойче Туренваген Майстершафт) – чемпионата Германии среди «кузовных» автомобилей. Четырехлитровый восьмицилиндровый мотор «за 400» лошадиных сил, привод на задние колеса, снаряженная масса – едва за 1000 кг, 20-дюймовые колеса, тормоза из углеродного композита – полный джентльменский набор современного гоночного автомобиля.

Выставлять на стенде макет нынче неприлично. Даже концепт-кар должен уметь двигаться. В нашем объекте сомневаться не приходится: «Опель-Астра Купе OPC X-Treme» сделан из вполне успешной гоночной машины. Однако не станем уверять, будто от болида DTM его отличают лишь места под номерные знаки. На самом деле, чтобы создать из кольцевой машины спортивную, требуются куда более серьезные переделки.

Все начинается с колес: 18-дюймовые колеса гоночного автомобиля сменили еще более внушительные 20-дюймовые. Вовсе не ради внешнего эффекта. Чтобы сохранить остроту реакции и хорошее сцепление с дорожным покрытием, понадобились шины самого низкого профиля, а это потребовало увеличить диаметр колес. А все потому, что до-







рожные шины обладают худшими, чем гоночные, сцепными свойствами – значит, должны быть шире. Здесь – на 30 и 25 мм шире гоночных «сликов».

Соответственно, изменилась и настройка шасси. Впрочем, подробно останавливаться на ней не будем – в двух словах не расскажешь. Отметим лишь изменение углов установки колес – уменьшены и продольный, и поперечный углы наклона оси поворота. Что касается пружин, амортизаторов и стабилизаторов поперечной устойчивости – тут допускается множество вариантов регулировки.

НЕ ПОТУШИЛИ ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

В последнее время по-настоящему сочные двигатели попадаются все реже. Пускай под капотом хоть триста «лошадей», это уже не дикие мустанги, а покладистые домашние лошадки, совладать с которыми может даже вчерашний выпускник автошколы. Конструкторы немало потрудились над электронными «узами», а экологические требования погасили то, что осталось. Посмотрим, что под капотом у экспериментального «Опеля»?

Открыв капот, увидим только радиаторы и воздухозаборники. В угоду развесовке двигатель смещен далеко за переднюю ось и к нему не так просто подобраться. Восьмицилиндровая V-образная «восьмерка» объемом 4 л (согласно регламенту DTM) создана на основе «джи-эмовского» блока «Нортстар». Однако головки блока, поршни, шатуны и коленчатый вал оригинальные. Система смазки с «сухим» картером не только уменьшает высоту мотора, но и бесперебойно подает масло к трущимся парам при разгонах, торможениях и поворотах. В этой части «Опель X-Treme» идентичен гоночному «Опель-Астра DTM V8 Купе». Благодаря более высокой степени сжатия двигатель гоночной версии на 14 кВт/18 л. с. мощнее, но уступает дорожному по крутящему моменту. Почему? Да просто по регламенту гонок на впуске устанавливают две дроссельные шайбы диаметром всего 28 мм. Через две такие крошечные «ноздри» и всасывает воздух четырехлитровый гоночный мотор. А его гражданскому собрату позволено дышать «полной грудью», так что максимальные обороты могут быть заметно выше. Без ограничения на впуске не составило бы большого труда снять с двигателя 600 л.с., но конструкторы из «Опель перфоманс центра» предпочли сногсшибательным показателям покладистый характер. Потому мощность «Опель-Астра Купе OPC X-Treme» выражается внушительной, но не рекордной цифрой 326 кВт/444 л. с., то есть «всего» 114 л. с./л. Зато крутящий момент 530 Н·м (удельный – 133 Н·м/л) – абсолютный рекорд для безнаддувных моторов.

...ЭТО БЫЛ БЫ НОМЕР!

Прохватить несколько кругов по трассе за рулем болида DTM – мечта каждого, кто неравнодушен к автоспорту. Однако стоит быть честным хотя бы с самим собой. Так «запросто» в кокпит гоночного автомобиля не попадешь – это вам не прокатный карт. Тут и разгон до «сотни» за четыре секунды, и «максималка» за триста, и кулачковая коробка без синхронизаторов, и углепластиковые тормоза – ко всему нужна привычка и внушительный гоночный опыт.

Немудрено, что приглашение на тест-драйв «Опель-Астра Купе OPC X-Treme» показалось чем-то нереальным. Особенно позабавило требование к кандидату: быть ростом не выше 180 см и весить не больше 80 кг – прямо как в космонавты.

Конечно, прокатиться «с ветерком» справа от самого создателя машины и руководителя «Опель перфоманс центра» Фолькера Штрайцека – это уже здорово, но проехать трассу самому под его руководством – фантастически редкая удача. В ангаре покинутой военными



OPEL ASTRA COUPE OPC X-TREME

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 2; снаряженная масса – 1025 кг; полная масса – 1175 кг; максимальная скорость – более 300 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – менее 4 с; топливо – АИ-98. **ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, V-образный, восьмицилиндровый, расположен спереди в базе продольно; рабочий объем – 3998 см³; степень сжатия – 12,9; мощность – 326 кВт/444 л. с. при 7350 об/мин; максимальный крутящий момент – 530 Н·м при 4800 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод – на задние колеса; коробка передач – механическая шестиступенчатая несинхронизированная, с последовательным переключением передач, в блоке с главной передачей и дифференциалом повышенного трения. **ПОДВЕСКА:** независимая, на двойных поперечных рычагах, с регулируемыми амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости. **ТОРМОЗА:** дисковые вентилируемые, диски и накладки из углепластика, диаметр спереди – 380 мм, сзади – 340 мм. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное, с усилителем. **ШИНЫ:** спереди – 265/30ZR20, сзади – 305/35ZR20.



авиабазы с идиллическим названием «Пфердесфельд» («Лошадиное поле») расположился временный штаб акции. Творение времен холодной войны произвело впечатление добротностью постройки и полным слиянием с холмистой местностью.

...Нам предстоят несколько кругов по проложенной здесь импровизированной кольцевой трассе. Застегнут пятиточечный ремень безопасности, надеты наушники с переговорным устройством. Выслушиваю короткий инструктаж об особенностях машины. Особое внимание – кулачковой коробке и углепластиковым тормозам: хотя в них и применен специальный материал, обеспечивающий высокую эффективность даже при холодных дисках (гоночные начинают работать лишь после 500°C), они требуют привыкания. Первые два круга – так, как следует ехать «ученику», на третьем Штрайцек демонстрирует возможности машины. Понять что-либо трудно: резкие перегрузки при разгоне и торможении, пулеметные очереди переключений передач (три в секунду на торможении – это нормально), выход из поворота со скольжением – очень впечатляет!

С чувством сосредоточенности и волнения занимаю водительское место. Влезть на него или вылезти непросто, поэтому руль съемный. Сейчас механики вернут его на место, и тогда... Основное внимание сцеплению – ход педали от силы 20 мм, а трогаться лучше почти не трогая педаль газа. Что ж, поехали, главное – не заглохнуть. Тронулись, вторая, крутой левый (до чего ж острый руль!), затем затяжной правый поворот. Чуть «лизнув» носком педаль газа, перехожу на третью, а на дисплее, заменяющем привычный спидометр, уже «сотня». Впереди короткая прямая, затем ретардер и после двух правых поворотов вновь знакомая стартовая прямая. Круг пройден без замечаний, можно прибавить. На знакомой прямой на третьей передаче нажимаю на газ до пола (на первой и второй этого делать не рекомендовали). Впечатление, будто на секунду закрыл глаза, а в это время какой-то шутник выдернул из-под автомобиля всю дорожку до поворота. Надо тормозить, и основательно. Очередной обман чувств: давить на тормоз можно было метров на 50 позже, но привычные рефлексы отметают даже мысль об этом. Третий круг еще быстрее, уже с переходом на четвертую на прямых и на вторую перед самыми крутыми поворотами, правая нога наконец-то привыкла к странным тормозам, но... пора в боксы. Эх, еще кружочков 10–15 – я бы тогда... Но все именно так задумано.

«Опель-Астра Купе OPC X-Treme» пока построен в единственном экземпляре, стоимость которого превышает



миллион немецких марок. Эти обстоятельства не располагают к тренировкам самостийных «гонщиков». Три круга и все – вылезай, уступи место коллеге. Для коллекции впечатлений хватит и трех кругов; пройдя десяток, гонщиком все равно не станешь, зато риск вылететь с трассы многократно возрастет. Этот автомобиль напрочь отвергает все привычки, полученные на стандартных, пусть даже очень быстрых машинах. «Экстрим» здесь совсем не модное словечко – сущность машины: настоящий гоночный болид! Ни прибавить, ни убавить. Нет, это спортивный автомобиль, поправляет Фолькер Штрайцек: просто он максимально приближен к гоночному, но предназначен для обычных дорог!

Хорошо, пусть спортивный – тогда что такое гоночный? Тут явно какая-то загадка. Или вся разница только во внутренней отделке?

СУДЬБА И ШАНСЫ

Какова будет судьба уникального прототипа – решатся ли выпустить небольшую партию машин на продажу или все ограничится единственным «салонным» образцом? Может, все-таки стоит рискнуть? Ведь такой машины больше нет ни у кого; никому и в голову не пришло выпустить на дороги пусть доработанный, но чистокровный гоночный автомобиль с его бескомпромиссным характером. Да, это машина для трижды избранных, но наверняка есть те, кто способен ее оценить и укротить. Вопрос в другом: окажется ли коммерчески успешным суперкар от «Опеля»? Ответить сможет только время. ЗР

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

В представлении большинства людей компакт-вэн – это в меру толстенький автомобильчик длиной с легковушку. Из непременных достоинств – просторный салон, который можно как угодно перестраивать по своему усмотрению. Именно таков «Хёндэ-Мейтрикс». Однако многочисленные варианты трансформации интерьера подчас подобны сложной трансмиссии вседорожника – используются редко, но приятно, что есть. А если ограничиться разумной достаточностью – оставить большой салон и сэкономить на том, что не всегда нужно? Такой подход к решению вопроса демонстрирует «Сузуки-Лиана», которая может похвастать, к тому же, и полным приводом.



ВАГОННЫЕ СПОРЫ /НАШЕ ЗНАКОМСТВО

«ХЁНДЭ-МЕЙТРИКС»

«Мейтрикс» выглядит забавным пухлым малышом: оригинальная внешность разработана в итальянском ателье «Пининфарина». Однако при ближайшем знакомстве автомобиль оказался отнюдь не игрушечным.

Распахнув широкие двери и пройдя – да-да, именно пройдя внутрь, понимаешь: первое впечатление обманчиво, это хоть и компактный, но все-таки вэн. Рецепт выверен: короткие моторный и багажный отсеки позволили не скупиться на длину салона, а благодаря высокой крыше сделали свободный вход и вертикальную посадку. А посмотрите на задние колесики – они откатились почти под самый бампер и не мешаются в дверном проеме! Кстати, двойное уплотнение расположено на его внешней и внутренней кромках, так что проем, а вместе с ним и ваша одежда, останутся чистыми.

«Пухлость» кузова – залог его достаточно большой ширины (внутри 141 см), что в сочетании с почти верти-



«СУЗУКИ-ЛИАНА»

Пока думаю, с чего начать, в голову лезет фривольная мысль: недаром, видно, у машины женское имя – смотреть на нее приятнее всего... сзади. Но поровнялся, глянул сбоку; обогнал, заглянул в глаза – и шарм подтаял. Пухлые монотонные боковины чуть тяжелят профиль, а анфас без ярких, выразительных штрихов – словно лицо без макияжа. Что же ты, милая, не подкрасилась? Дабы избежать упреков в пошлости, лучше отказаться от развития темы, а все эротические ассоциации, возникшие у читателей, будем считать случайным совпадением.

Наша «Сузуки-Лиана» недешева – $17 500. Однако за эти деньги 1,6-литровый мотор сулит горячий темперамент, а ручная коробка передач и всегда готовая к включению полноприводная трансмиссия (назад – через вискомуфту) обещают незамедлительно реализовать его в любой ситуации. Более разборчива к условиям эксплуатации переднеприводная модификация – но она и дешевле на тысячу. А беспроблемная жизнь с «автоматом» обойдется примерно на столько же дороже.

Однако при близком знакомстве предвкушениям не суждено было сбыться – может, я что-то не так делал, но растормошить «Лиану» не смог. Нет, она старалась, очень убедительно аккомпанируя себе рычанием, но искры из асфальта не высекала – ровненький такой разгон, не хуже чем у других. Кстати, именно звуковое сопровождение отчасти ввело в заблуждение – кажется, хватит ее пришпоривать, пора перейти на следующую передачу. А проверить ощущения сложно: дуга светящихся квадратиков в узенькой прорези приборной панели красива – сил нет, но тахометр в ней узнаешь не сразу, да еще долго привыкаешь. В общем, хо-



кальными боковинами обеспечивает троим пассажирам сзади вполне достойное существование. Пол почти ровный – ноги не цепляются за пороги и центральный тоннель.

Впрочем, простором можно и пожертвовать, сдвинув вперед разрезной (60/40) диван, целиком или частично. В этом случае сзади особенно не рассядешься, зато объем грузового отсека возрастет на 120 л. Если вещей не очень много, то, учитывая 60 см высоты багажника, можно обойтись и полумерой, просто приведя задние спинки в вертикальное положение. Они регулируются по углу наклона в широком диапазоне, так что при желании устраивайтесь хоть полулежа.





MATRIX GLS

Пятиместный «Мейтрикс» дебютировал в нынешнем году на Лейпцигском автосалоне. Построен на платформе «Лантры» и выпускается с ней на одном конвейере в Ульсане (Республика Корея). Оснащается четырехцилиндровыми бензиновыми моторами 1,6 л или 1,8 л, а также трехцилиндровым турбодизелем 1,5 л. Для бензиновых версий наряду с пятиступенчатой механической коробкой передач предусмотрен и четырехступенчатый «автомат».

Что еще должно быть у мини-вэна – боксы-полочки-подстаканники? Они есть, столько – устанешь перечислять! Лучше упомянем об уникальном элементе. Похоже, конструкторов «Мейт-

НОВИНКИ МОСКОВСКОГО АВТОСАЛОНА – НАБИРАЮЩИЕ ПОПУЛЯРНОСТЬ МИНИ-ВЭНЫ КОМПАКТНОГО КЛАССА





чешь полной отдачи – топчи педаль, невзирая на звуки.

К «незамедлительной реализации» тоже надо подходить с пониманием. Нет, песочек, небольшая грязь или же снег и лед, даже если все это на склоне какого-нибудь холмика – для «Лианы 4WD» не вопрос. Главное, не путать ее, скажем, с «Витарой», не загонять в овраги-буреломы – клиренс не тот, а защиты нет. Кстати, о защите на каждый день – открытый снизу мотор вряд ли будет чувствовать себя комфортно в критические времена года. Любопытно, но окраска нашей красавицы подобна загару. Да нет, я не дальтоник, дело не в цвете: серо-голубой «металлик» покрывает только наружные панели кузова,

LIANA

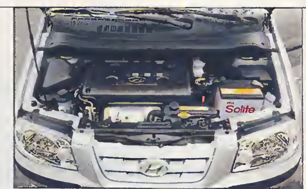
Мини-вэн «Сузуки-Лиана» на платформе «Балено» был впервые показан в марте 2000 года на Женевском автосалоне. Пятиместный автомобиль оснащается бензиновыми моторами 1,3 или 1,6 л. С более мощным двигателем, кроме пятиступенчатой механической коробки, предлагают четырехступенчатый «автомат», а наряду с передним приводом – также полный. В Японии продается как «Аерио» только с 1,5-литровым мотором и различными вариантами трансмиссии.

рикса» раньше других осенило, что за дверную ручку удобнее браться не двумя пальцами, как у подавляющего большинства автомобилей, и даже не тремя, чем может похвастаться меньшинство, а четырьмя (ура-а!!!), что ранее нам встречалось лишь на громадном американском пикапе «Форд-F150» с дверями под центнер весом каждая.

Еще спасибо эргономистам за удачно расположенный замок зажигания – чтобы попасть в него ключом, не надо заглядывать под руль. А вот блок приборов посредине передней панели непривычен – первое время взгляд то и дело ныряет под обод руля и, лишь скользнув по узкому окошку со строчкой пиктограмм, отыскивает справа вверху серебристую шкалу спидометра. Впрочем, водителю неторопливого мини-вэна некоторое пренебрежение показаниями тахометра-спидометра простительнее чем при езде на мощном седане или «горячем» купе. Здесь важнее вовремя заметить какую-нибудь аварийную лампочку, а они-то на привычном месте. Да и пассажиры причастность к «процессу» ощущают – то в окошко посмотрят, то на стрелочки всякие…

Для «Мейтрикса» предусмотрены два уровня комплектации – GL и GLS. Нам досталась более богатая; в числе прочего – усилитель руля с регулируемой по углу наклона колонкой, АБС, иммобилайзер, две фронтальные подушки безопасности, ремни с натяжителем, электроприводы стекол и зеркал, центральный замок, кондиционер, подогрев передних сидений, аудиосистема с шестью динамиками, противотуманные фары, легкосплавные колесные диски. С мотором 1,8 л и механической коробкой передач такая машина обойдется в $18 400. Наша же, с «автоматом» – еще единственный пока в России выставочный экземпляр – стоит $19 500.







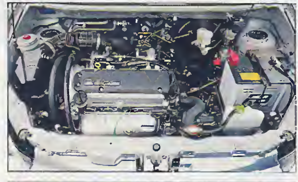


Проем широк, но между арками всего 97 см.

а вот такие интимные места, как моторный отсек и ниша горловины бензобака, окрашены лишь светлой грунтовкой.

Внутри прежде всего привлекает внимание симметричная передняя панель с просторным боксом в центре для установки аудиосистемы. Технологически это оправдано: для стран с левосторонним движением достаточно перенести приборы направо. Не требуя лишних денег, «Лиана» готова предложить усилитель регулируемого по высоте руля, АБС, две фронтальные и две боковые подушки безопасности, ремни с натяжителями и ограничителями усилий, центральный замок, иммобилайзер, электроприводы стекол и зеркал, подогрев сидений, кондиционер, аудиоподготовку да еще и легкосплавные колеса – все это есть в базовой комплектации. О том, что сидишь в мини-вэне, напоминают лишь десятисантиметровый зазор над макушкой да раздваивающиеся внизу передние стойки. В остальном как обычный автомобиль: удобно, посадка совсем не автобусная, умеренно просторно в длину и не очень – для троих сзади – в ширину (здесь 135 см). Весьма аккуратный салон отделан недорогим твердым пластиком и велюром, интерьер оживляют серебристые вставки на руле и регуляторах вентиляции. Из атрибутов, отличающих мини-вэн от легковушки, есть лишь регулируемая (три положения) по углу наклона спинка заднего сиденья да небольшое корытце под правым передним. Удивительно, но, несмотря на выпускную систему и карданный вал внизу, тоннель пола просто крохотный – всего сантиметров десять высотой.

А как с хозяйственными способностя-







[illegible] лежит в мелкой нише [illegible]





+

Большие дверные проемы, просторный салон с богатыми возможностями трансформации, комфортабельные сиденья, множество боксов и держателей, удобные дверные ручки, мощная система вентиляции, богатая комплектация.

–

Непривычное расположение приборов, отсутствие блокировки селектора АКП, узкий багажник, нет защиты моторного отсека, довольно жесткая подвеска, посредственная динамика.

HYNDAI MATRIX 1,8 GLS

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1286 кг; полная масса – 1820 кг; максимальная скорость – 170 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 12,7 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 6,9*; 11,5* л/100 км; запас топлива – 55 л; топливо – неэтилированный бензин АИ–95. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина – 4025; ширина – 1740; высота – 1620; база – 2600; колея спереди/сзади – 1485/1485; дорожный просвет – 160; объем багажника – 350/1284 л; радиус поворота – 5,2 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый с распределенным впрыском четырехцилиндровый двухвальный, четыре клапана на цилиндр, расположен спереди поперечно; рабочий объем – 1796 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 82,0x85,0 мм; степень сжатия – 10,0; мощность – 97 кВт/132 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 166 Н·м при 5000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – автоматическая четырехступенчатая; передаточные числа: I – 2,85; II – 1,58; III – 1,00; IV – 0,68; з. х. – 2,18; главная передача – 4,38. **ПОДВЕСКА:** независимая типа «Мак–Ферсон» со стабилизаторами поперечной устойчивости, собрана на подрамниках, спереди – поперечные рычаги, сзади – одна продольная и две поперечные тяги. **ТОРМОЗА:** гидравлические с вакуумным усилителем и АБС, спереди – вентилируемые дисковые, сзади – барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 195/55R15.

**С механической коробкой передач.*

Ай-я-яй! Как не стыдно! Только расхвалили его, а тут такой прокол – нет, понимаешь, блокировки перемещения селектора в автоматической коробке передач не то что с ненажатой педалью тормоза, но даже без ключа зажигания. А ведь это не прихоть – норма безопасности для большинства машин с «автоматом». Хорошо хоть, двигатель запускается только в «P» и «R».

Хотите отвести душу за рулем «Мейтрикса»? Не тот случай. Нет, если прожать акселератор до упора да переждать, пока коробка переключится на пару передач вниз, вы ощутите достаточно мощное ускорение под рассерженный рев мотора. Но гораздо приятнее педалировать на грани срабатывания кик-дауна (моя воля – я б вообще этот режим отключил), добиваясь ровного, без рывков, и в то же время достаточно энергичного ускорения. Да, в общем-то, и статус мини-вэна склоняет к тому же. Тогда получаешь от езды удовольствие: обзор сверху хорош, руль легкий, машинка юркая, компактная, очень удобная в городской толчее. На колдобинах, правда, изрядно потряхивает, ну так в Европе, для которой и делался «Мейтрикс», по таким препятствиям только вседорожники пробираются.



Сзади можно устроиться полулежа



... или сдвинуться вперед.

РЕЗЮМЕ

Настоящий мини-вэн – трансформер. Удобная и практичная машина для горожанина, приверженного спокойному стилю езды.

SUZUKI LIANA 1,6 4WD*

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1200 (1140) кг; полная масса – 1670 (1640) кг; максимальная скорость – 160 (170) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – н. д.; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 6,3; 9.3 (5,9; 9.2) л/100 км; запас топлива – 50 л; топливо – неэтилированный бензин АИ–92, 95. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина – 4230; ширина – 1690; высота – 1545; база – 2480; колея спереди/сзади – 1450/1445; дорожный просвет – 160; объем багажника – 480/1062 л; радиус поворота – 5,0 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый четырехцилиндровый с распределенным впрыском, четырьмя клапанами на цилиндр и двумя распредвалами в головке блока, расположен спереди поперечно; рабочий объем – 1586 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 78,0x83,0 мм; степень сжатия – 9,7; мощность – 76 кВт/103 л. с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 144 Н·м при 4000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** полноприводная, задний мост подключается с помощью вискомуфты (переднеприводная); коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 3,54; II – 1.90; III – 1,31; IV – 0,97; V – 0,81; з. х. – 3.25; главная передача – 3,94 (4,10). **ПОДВЕСКА:** независимая типа «Мак–Ферсон» со стабилизаторами поперечной устойчивости, собрана на подрамниках, спереди – поперечные рычаги. сзади – одна продольная и две поперечные тяги. **ТОРМОЗА:** гидравлические с вакуумным усилителем и АБС, спереди – вентилируемые дисковые, сзади – барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 185/65R14.

** В скобках – отличающиеся данные переднеприводной модификации*

+

Оригинальный дизайн задней части кузова, высокий салон, наличие полноприводной модификации, богатая стандартная комплектация.

–

Посредственная динамика, жесткая подвеска, шумный двигатель, запаздывание усилителя руля, нечеткое переключение передач, отсутствие защиты моторного отсека, маленький багажник, нетрансформируемый салон.



...ми «Лианы», что скрывается за ее симпатичной пятой дверью? Проем широк лишь в средней части, багажный отсек средних размеров и довольно низкий – высота до полки 40 см. Для перевозки крупногабаритного приданого можно разложить разрезные (в непривычной пропорции 45/55) спинку и подушку заднего сиденья. Правда, лежащая спинка образует ступеньку, возвышаясь над полом багажника на 8 см, и, что удивительно, точно такой же толщины под ней остается щель – да уж, логика не самая сильная из женских черт... ЗР

РЕЗЮМЕ

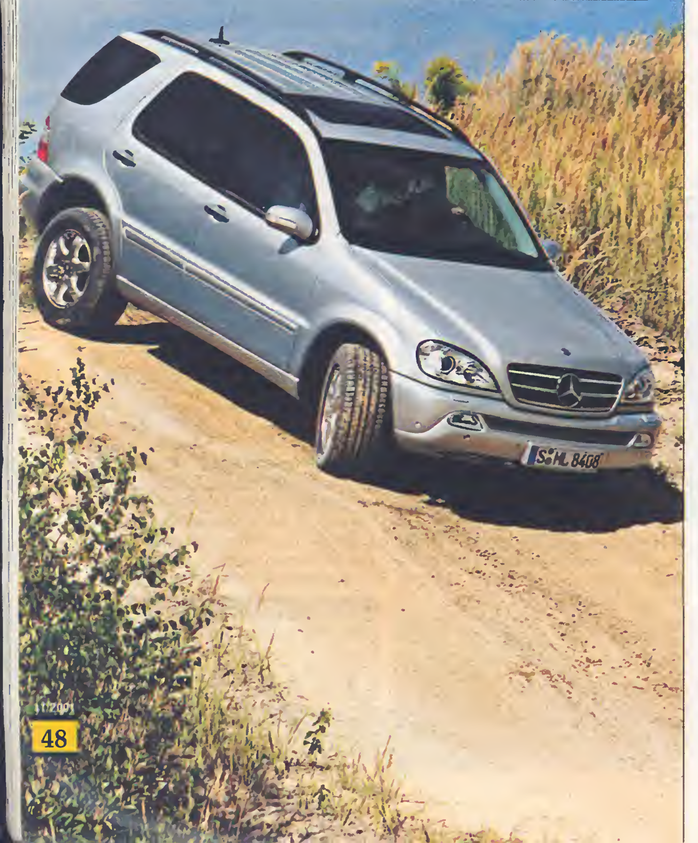
Вот и верь после этого женщинам: с виду мини-вэн, а по сути – высокий хэтчбек. Хотя и у этой дамы есть своя полноприводная изюминка...

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИИ «РОЛЬФ-ЮГ» («ХЁНДЭ-МЕЙТРИКС») И «АВТОДИНА» («СУЗУКИ-ЛИАНА») ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ НА ТЕСТ АВТОМОБИЛИ. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

ЕСЛИ БОССУ НРАВИТСЯ КРОСС...

/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

...КАКУЮ МАШИНУ ВЫБЕРЕТ БОСС?



ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРКУША
ФОТО / ВЛАДИМИР АРКУША, «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР»

Из самолета – в поезд, с вокзала – в гостиницу (оставить вещи), оттуда – к стоянке, где ждут нас новые «мерседесы» М-класса. Заранее уяснил: главное, что дает им право называться новыми, это двигатели – четырехлитровый дизель и пятилитровый бензиновый. Обе «восьмерки», правда, успели сделать карьеру на седанах S-класса и культовом «гелендевагене». Увы, нам, немного задержавшимся в пути, достался «всего лишь» ML270 CDI – с него начинается модельный ряд М-класса. Не беда: оценим пока общие для всех изменения.

«Знаем, знаем, – скажете вы. – Опять бамперы, фары да молдинги!..» Но к этим вещам подошли, что называется, неформально: стильные бамперы добавили машине «характера», за прозрачными колпаками ждут схватки с темнотой биксеноновые фары, да и «поворотники» в корпусах зеркал – пусть небольшой, но тоже вклад в безопасность. Крупнее (17 дюймов вместо 16) стали колеса, изменился рисунок дисков. Но не в красоте дело: в увеличенных колесах разместили более эффективные тормоза, равняясь на самые мощные – восьмицилиндровые модели. Появилась новая установка климат-контроля, а также знакомая по другим моделям (S-, С-класс) система COMAND – интегрированное управление навигатором и аудиотехникой, включая CD-плеер. Новые органы управления (прежде всего климат-контролем) заметно изменили вид центральной консоли. Некоторые новшества показаны на фото, а общее их число – более 1100.

...По дну заброшенного песчаного карьера в окрестностях Лейпцига ползают разноцветные вседорожники. Сухая и укатанная трасса позволяет обойтись «всесезонной» резиной явно шоссейного толка, хотя у нескольких машин обувь с крупными шашками. Рассекая бампером воду, форсируем «брод». Иные, войдя в раж, поддают на входе газку – грязные волны захлестывают ветровое стекло и... выносят на берег оторванный пластмассовый щиток. Его крепление явно рассчитано на более деликатную езду. Кто-то, выехав из ванны, надолго заглох – не дай Бог, мотор хлебнул воды... Более уравновешенные водители тем време-

нем карабкаются в горку, а перед крутым спуском получают предупреждение «судьи на дистанции»: «Понижающую в раздатке, первую передачу – и не тормозить!..» Тяжеленный аппарат, осаживаемый компьютером, аккуратно сползает вниз, где «нырнувшие» было внутренние органы пассажиров возвращаются на привычные места.

Дальше – специально приготовленные ямки: тест на диагональное вывешивание колес. Машине с полным приводом и мерседесовской системой 4-ETS (буквально – «электронная поддержка сцепления с дорогой») эти козни не страшны. Суть работы ETS в том, что по команде компьютера блокируется колесо (или колеса), потерявшие сцепление с дорогой, а тяговое усилие перераспределяется в пользу колес, способных вытащить машину. Модернизация затронула и эту систему; она стала более эффективной. Считают, что для вседорожника этого класса устройство 4-ETS проще и эффективнее, нежели блокировка дифференциалов. Тем более что она использует датчики АБС тормозов.

Круг, второй, еще... Фотографы ловят эффектные «позы», а на морде «мерина» словно проглядывает усмешка: «Ну, что, ребятки, не наигрались еще? Дали вам солидный аппарат, кругом электроника, хром да кожа светлая – а вы все по кустам да по кочкам. Айда на шоссе – там поймете, почем лошадиная сила!».

На выезде из карьера мойщики проворно смывают песок и грязь – теперь на дорогу! Почти пустынные «ландштрассе» – узкие шоссе местного значения – позволили оценить и возможности моторов, и настройку подвесок. По беглому впечатлению, даже «минимальный» 2,7-литровый турбодизель удовлетворит повседневные запросы владельца, вознаградив его за скромность весьма умеренным потреблением топлива. Кстати, только 270 CDI комплектуют как «автоматом», так и шестиступенчатой «механикой», все остальные модели «переросли» ручную коробку. При интенсивном разгоне «270-й», пожалуй, шумноват (особенно на фоне более мощных собратьев), а на длинных «волнах» покрытия, неровен час, укачает пассажиров.

Большие моторы, несмотря на некоторое несходство характеристик, напрашиваются на сравнение (см. таблицу). Бросается в глаза, что средний расход дизтоплива на треть ниже, чем бензина. Момент в 400 Н·м «доступен» водителю «400-го» уже на 1200 об/мин. Отсюда – неимоверная тяговитость мотора, которому по силам разогнать «400-й» до «сотни» за восемь секунд с хвостиком или тащить за машиной «дачу», припеп с лошадями, здоровенный катер.





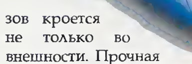
Да и у 5-литрового двигателя максимум крутящего момента – отнюдь не пик характеристики, а своего рода плато «длиной» от 2700 до 4250 об/мин. Немудрено, что ездовые качества моделей 400 CDI и 500 весьма близки и убедительны.

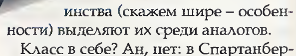
Обеим явно пошла на пользу более спортивная настройка подвесок в сочетании с шинами увеличенной размерности. Да и «ансамбль» двигателя с коробкой на этих моделях вполне слаженный. В муках выбора кто-то предпочтет дизель – воплощенный «хай-тек», высокие технологии двигателестроения. Близкий по параметрам и сложности дизель есть, пожалуй, только у БМВ, но на вседорожник X5 его не ставят – пока?



Бензиновая «восьмерка» мощнее и несколько проще по конструкции; даже в век высоких технологий это признают достоинством. Другое достоинство, ско-







рее, нематериального свойства: «500» – вершина модельного ряда, что прельщает известную часть покупателей. И вряд ли их огорчит «аппетит» любимца – не забудем, М-класс (особенно его топ-модель ML 500, сменившая ML 430 с «шестеркой») ориентирован на американский рынок, где доходы покупателей высоки, а бензин дешев.

Спортивная версия ML 55 AMG, как и ожидал, оставила самое яркое впечатление: пушечное ускорение, отточенные реакции, «плотная», не в ущерб комфорту, подвеска.

Надо сказать, мы имели дело с весьма своеобразной машиной (я говорю об М-классе в целом). По «идеологии» это скорее «паркетник», рожденный в разгар повальной для Штатов моды на «спорт ютилити» – машины для активного образа жизни. Первый «Мерседес» «Made in USA» (для него построили завод в Таскалусе, штат Алабама) выглядел в 1997-м и выглядит по сей день, как вызов простоватым «блейзерам», «эксплорерам» и «чероки». Вызов кроется не только во внешности. Прочная лонжеронная рама, хорошая проходимость и мощные моторы в сочетании с «умной» трансмиссией – это из арсенала настоящего вседорожника. Его можно еще усилить «зубастой» резиной. У «Мерседеса» самый широкий выбор силовых агрегатов среди «одноклассников», а с новыми двигателями он опередил их по энерговооруженности. На языке вертится любимое выражение немецких коллег: «класс в самом себе» – так они называют машины, чьи достоинства (скажем шире – особенности) выделяют их среди аналогов.

Класс в себе? Ан, нет: в Спартанберге (США, штат Джорджия) ныне делают БМВ-Х5 – это прямой конкурент «Мерседеса». Соперничество европейских гигантов продолжилось в Новом Свете, став вкладом в индустриализацию «американской глубинки»...

В «Даймлер-Крайслере» развитие М-класса считают успешным: с 1997 по 2000-й включительно продано 319 тыс. автомобилей, мощности завода в США уже пришлось увеличить, что потребовало дополнительных капиталовложений. Годовой выпуск достиг в 2000-м 106 тыс. шт. и, видимо, вырастет в нынешнем. Примерно треть этого количества собирают в Грапе (Австрия), откуда родом все «мерседесы» 4x4 – от легковых «фирматиков» Е-класса до «гелендевагена».





MERCEDES BENZ M-CLASSE	320	500	55 AMG	270 CDI	400 CDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Снаряженная масса, кг	2170	2210	2300	2175	2335
Полная масса, кг			2870		
Размеры (ДхШхВ), мм			4638x2126x1820		
База, мм			2820		
Дорожный просвет, мм	204		189	204	
Объем багажника, л			633/2020		
Максимальная скорость, км/ч	195	222	235	185	213
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,0	7,7	6,8	11,4	8,1
Расход топлива, л/100 км (нормы NEDC)	13,5	14,6	14,8	9,4	10,9
Размер шин	255/60R17	275/55R17	285/50R18	255/60R17	275/55R17
ДВИГАТЕЛЬ					
Тип	бензиновый			дизельный	
Число цилиндров	V6	V8	V8	P5	V8
Рабочий объем, см³	3199	4966	5439	2685	3996
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	160/218 5600	215/292 5600	255/347 5000	120/163 4200	184/250 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	310 3000	440 2700–4250	510 2800–4500	370 1600–2800	560 1700–2600
Базовая цена, тыс. долл.*	47,2	64,8	82	42,9	64,8

*1 долл = 1,1 евро.

Перспективы новых моделей фирма оценивает трезво. Маркетологи прогнозируют для бензинового ML500 около 12% в общем объеме продаж М-класса, а дизельному ML 400 CDI сулят менее 4%. Основное бремя конкуренции (и успеха?) будет нести, как и прежде, «середнячок» ML 320 с бензиновой «шестеркой»: по расчетам, около 53% общего выпуска.

Что касается выбора соотечественников – уверен, их необоримая тяга к «самому-самому» не позволит «пятисоткам» застояться у российских дилеров – хватило бы выделяемой квоты... ЗР


Принимайте подарочек: из автосалона прямо в разборку.

МЫ РАБОТАЕМ


Каждый поворот ключа увековечен в кадре и превращен в мегабайты.

ДЛЯ ВАС

РАДИ ХОРОШЕГО ДЕЛА НЕ ЖАЛКО НОВУЮ МАШИНУ РАЗОБРАТЬ ДО ВИНТИКА





В техническом и дизайн-центрах ЗР атмосфера творческая.

/НАША КУХНЯ

ТЕКСТ / АНТОН УТКИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Нередко читатели нас спрашивают, как «За рулем» делает книги о ремонте автомобилей. Неужели, мол, и вправду разбирает абсолютно исправные машины только ради того, чтобы отснять слесарные операции? Да, разбираем, и не стоит этому удивляться.

Серия книг «Своими силами» внесла в сложившиеся за многие годы «каноны» нашей ремонтной литературы свежую струю. Отвергнув известный рецепт для выпечки бесчисленных «руководств» типа: «Взять книгу В. Вершигоры 1973 года издания (или другую) и переписать по-своему», мы избрали иную схему – все, от начала до конца, делать и впрямь своими силами.

Прежде всего, автомобиль, которому посвящается книга, надо купить. Только разобрав по косточкам новенькую, чистенькую и, что немаловажно, прошедшую последний этап модернизации машину, можно дать читателям исчерпывающую информацию – от первоисточника. Не каждое издательство способно ради одной книжки выложить шесть тысяч долларов на само «наглядное пособие» и намного больше – на разборку и фотосъемку, не считая расходов на содержание техцентра, где все это можно сделать. Но без этого не получится полноценной оригинальной книги.

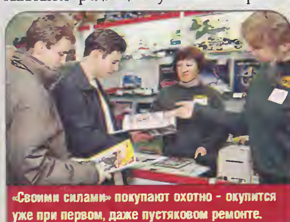
А теперь, как это все делается. Сразу у ворот автосалона загоняем машину на прицеп-автовоз – незачем пачкать экспонат, перегоняя его по грязным дорогам своим ходом, даже если речь идет всего о пяти километрах пути. В техцентре ЗР «Тушино», оснащенном не только полным комплектом гаражного оборудования, но и высококлассной цифровой фотоаппаратурой, машина застревает обычно на четыре месяца. Там за дело берутся инженеры, конструкторы – среди наших сотрудников немало бывших заводчан, и порой книгой о ремонте конкретной модели занимается тот, кто участвовал в ее проектировании или доводке.

Снимая и разбирая тот или иной узел, мы прорабатываем несколько вариантов. В книгу попадает самый удобный, менее трудоемкий, но иногда предлагаем два альтернативных. В отличие от иных пособий, коими сейчас завалены прилавки, в наших не найдешь советов типа: «выпрессуйте полуось съемником 67.7801.9516»... Любой предлагаемый

нами ремонт рассчитан на инструмент, который свободно продается в магазинах и на рынках, причем в конце книги даны фотографии рекомендуемых для работы ключей и приспособлений.

Накопленный в техцентрах ЗР опыт позволяет выходить за рамки агрегатов разбираемой машины – фотографируем также и те, что уже сняты с производства – для владельцев автомобилей более ранних выпусков. Мало того, разборку-сборку узлов, выпускаемых параллельно, рассматриваем подробно для каждого варианта. Например, взаимозаменяемых, но абсолютно непохожих по устройству стартеров разных заводов. **Кстати, получая от журнала накопленные в нем за долгие годы ценные сведения, еще не родившаяся книжка тоже делится со старшим братом полезной информацией. Новые, только что выработанные при разборке машины методы ремонта попадают в ближайшие номера ЗР.**

Отредактированные тексты и отснятые цифровой камерой кадры по мере готовности передают в дизайн-центр. Сверстать более двух сотен страниц технического текста с обилием иллюстраций, проверить соответствие подписей к почти двум тысячам фотографий – непростая работа, но наши коллеги из книжной редакции успешно справля-


«Своими силами» покупают охотно - окупится уже при первом, даже пустяковом ремонте.

ются с ней. А через месяц из типографии приходит тираж – еще пахнущая свежей краской и клеем книга попадает к читателю.

Мы хорошо понимаем: нет предела совершенству. Возможно, кто-то из читателей знает и другие, более рациональные, более оригинальные приемы, способы ремонта и диагностики или заметил у нас какую-то неточность – мы всегда готовы с благодарностью выслушать ваше мнение, чтобы учесть его при переиздании книги с известным логотипом «Своими силами» от журнала «За рулем». ЗР

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ... И ПОДПИШИСЬ!

/ПОДПИСКА

В нашем журнале – семь ключевых разделов. В каждом из них найдутся свои аргументы в пользу подписки. Поспорим? Проигравший оформляет подписку...

АКТУАЛЬНО

Что может быть злободневнее поздней осенью, чем окончание подписной кампании? Как бы не опоздать!

ТЕХНИКА

В разделе, большая часть которого посвящена испытаниям автомобилей, лучше всего ограничиться сравнительной табличкой:

ДАННЫЕ РОЗНИЦЫ И ПОПИСКИ

	Розница	Подписка
Мощность, экземпляров	Около 300 000	Около 160 000
Скорость доставки	I неделя месяца	I–II неделя месяца
Расход средств, руб./экз.	Более 40	30 + доставка
Снаряженная масса	1–12 номеров в год	12 номеров в год
Полезная нагрузка	–	«Игра по-крупному»

КОМПАНИИ И РЫНКИ

Российские СМИ, скорее всего, лишат части льгот, так что в рознице журнал будет дорожать. Нынешние 40 рублей за номер – увы, не предел. Подписку же мы принимаем по прежней (неизменной не первый год) цене – 30 рублей за номер плюс доставка. Внимание – факт, достойный нашей рубрики «Подделка»: оформляйте подписку только по каталогу «Роспечати» с российским флагом на обложке. В остальных – заоблачные «левые» цены!

МЫ И АВТОМОБИЛЬ

Когда-нибудь вам понадобится собрать исторические материалы... или освежить в памяти консультацию юриста... И вот тут вы обнаружите, что в подборке ЗР отсутствуют один, два, а то и больше экземпляров: в свое время их не оказалось в киоске, где вы были постоянным клиентом! Иное дело – подписка: вы гарантированно получите все 12 номеров за год.

Да, мы ведь возобновляем «Игру по-крупному»! Редакция планирует выезжать в регионы, встречаться со своими друзьями-читателями и среди самых преданных – подписчиков – ежемесячно разыгрывать новую машину! Будем вместе: мы и «За рулем»; мы и автомобиль.

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Честно говоря, не представляем себе атмосферы настоящего клуба без клубного же издания. Здесь подписка на авторитетный журнал – дело само собой разумеющееся.

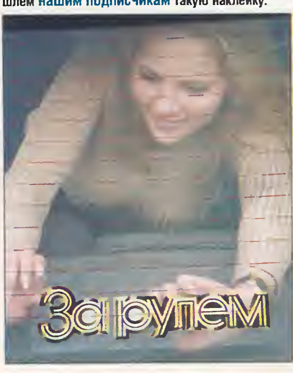
СВОИМИ СИЛАМИ

Тут все просто: берем деньги – 360 рублей или 180 и еще некую сумму за доставку; идем на почту; заполняем квитанцию; и потом весь год, пока «розничные» покупатели ходят к киоску (или газетно-журнальному «развалу»), спокойно получаем «За рулем», буквально не вставая с дивана.

ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

Остается только еще раз сослаться на розничные и подписные цены. Сравнивайте и – ДЕЛАЙТЕ ВЕРНЫЙ ВЫБОР!

Помните эти стикеры? В феврале мы вновь разошлем нашим подписчикам такую наклейку.





СЕСТРА–2 /МОДЕРНИЗАЦИЯ

В ТОЛЬЯТТИ НАЧАТ ВЫПУСК «ДЕСЯТКИ» С ОБНОВЛЕННОЙ ВНЕШНОСТЬЮ

ТЕКСТ / АНТОН ЧУЙКИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

↘ Привет, младшая! Дай-ка взглянуть на тебя… Гляжу, красное и тебе впору. Ты только не зазнавайся – цвет «триумф» я по праздникам сама носить буду. А тебе, кроме этого наряда, весь мой гардероб так и так достанется – и «папирус», который сейчас на мне, и светленький «приз», и темно-зеленый «амулет»… А хочешь вон то, лиловое?



↙ Обижаешь, сестренка! Мало тебя за внешность ругали – хочешь, чтобы и мне досталось?

↘ Да цвет здесь почти ни при чем. Они… ох!.. называли меня беременной антилопой… Пародией на «Ауди-80», представляешь эту старую лоханку… А спецы говорили, что папа-дизайнер поторопился с моим первым выходом, не доделал обводы и декор, особенно сзади.

↙ Ну, хватит жаловаться, старшая! Зато мы с тобой оригиналки, да и аэродинамике нашей многие завидуют. И потом – посмотри, нас уже много, а на таком фоне остальная семейка кажется перестарками. Неспроста ведь злые языки почти умолкли. Так что не вешай нос!

↘ Знаешь, тебе легко так говорить. Все ж таки я была первой… Недостатки моей внешности исправляли мачехи – тюнинговые фирмы. И, когда родители взялись за тебя, сторонний опыт пригодился. Ну-ка…

↙ Эй, старшая, оставь мою юбку в покое!

↘ Ты что, родной сестры стесняешься? Видишь, я вообще топлесс… то бишь наоборот. В общем, мои пороги никакая накладка не прикрывает. А у тебя – ничего, симпатично. Не боишься, что потеть под пластиком будешь? Да и покрытием вроде «антигравия», как у меня, твою красоту портить не стали. Ба, вот что значит готовое платье. Ты посмотри, швы-то расходятся!

↙ Ну, извини, чтобы пластик хорошо сидел, как те же тюнинговые комплекты, за него куда больше выложить надо. Зато смотри, как спереди хорошо!

↘ Да уж! За разговорами чуть не забыла в лицо тебе посмотреть. А что,



НАША СПРАВКА

«Десятка» производства опытно-промышленного производства (ОПП НТЦ) – это ВАЗ-21103 в комплектации «люкс» (четыре электрических стеклоподъемника, центральный замок, электропривод замка багажника, обогрев сидений), прошедшая процедуру фейслифтинга. Отличается от прежних оригинальными капотом, передними крыльями, бампером, рассеивателями указателей поворота. Кроме того, добавлены накладки по бортам, пластиковые пороги, спойлер на крышке багажника с третьим стоп-сигналом; кузов окрашен в один цвет, без применения темных защитных покрытий по низу.
В сентябре в ОПП было запланировано собрать 58 машин. Очевидно, выпуск будет расти – во многом за счет новой «Нивы», переданной СП. «Десятка» будет меняться и дальше, а ОПП выступит здесь плацдармом для отработки технологий и подготовки массового выпуска: когда полностью модернизированную модель поставят на конвейер, это будет уже другая машина.

очень даже... Где у меня шесть деталей, у тебя всего две: бампер новый и капот прямо до него доходит. Неплохо, неплохо! А что здесь и там немного топорщится, не расстраивайся – у нас в роду у всех так.

↙ Да ты на главное-то посмотри! У меня же и крылья, и капот – даром что напоминают тюнинговые – на самом деле совершенно новые, железные! Понимаешь? Никакой не пластик! Из него только накладка на «носу».

↘ Вот тут, младшенькая, ты всех обошла. А крылышки твои подрезанные даже полегче всю фигуру сделали. Поздравляю! Правда, профиль теперь какой-то нордический...

↙ Да, рассеиватель «поворотника» удлинили, так что я теперь на СААБ похожа... этим местом. На самом деле, глазки у меня твои.

↘ А поворотись-ка, сестрица; эх, жаль, с задними крыльями ничего не сделали. Бедра у нас с тобой того... тяжеловатые!

↙ Ну почему же, «ничего»? Накладочки вот... не отклеились бы!

↘ Так-так, а вот твой спойлер со стоп-сигналом мне очень нравится – и нарядно, и практично. Дашь поносить?

↙ Посмотрим. Я, кстати, предпочитаю



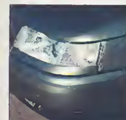


















НАША СПРАВКА

Когда материал готовился к печати, отпускные цены завода были следующими: 160 тыс. руб. за обычную ВАЗ-21103 и 173 тыс. руб. – за модернизированную (разница 440 долларов). В автосалонах машины стоили соответственно около 6000 и 6700 долларов (в некоторых разница превышала 1000$). Клиенты довольно благосклонно приняли новинку – первые четыре автомобиля в столичном салоне «Лада-Фаворит» были куплены за два дня. Продавцы называют модернизированную «десятку» весьма выгодным товаром: чтобы примерно также изменить внешность серийной модели установкой пластиковых комплектов, требуются значительно большие затраты, нежели упомянутые выше 440 долларов. Это отражается и на конечной цене. Так, например, один из популярных вариантов «обвеса» облегчит карман покупателя на 850 долларов. Пластик будет держаться лучше, чем на машине ОПП... но это только пластик!

называть его антикрылом. Так изящнее, не находишь? С ним, к тому же, крышка багажника при срабатывании электрозамка уже не взмывает вверх, грозя зубам хозяина и моим же кронштейнам!

↘ Кстати, кнопочка багажника и у меня есть. А что у тебя в салоне новенького? Панель, должно быть? Давай, хвастайся!

↙ Нечем, старшая! Вот, разве что, иная фактура панели да комбинация приборов с увеличенным электронным дисплеем... но это и тебе может достаться.

↘ Вот уж разочаровала! Внешность – внешностью, а как же содержание? Эдак и провожать тебя в люди придется по той же одежке... очень жалко!

↙ Ну да, я внутри пока точная твоя копия в комплектации «люкс» – обычная «сто третья».

↘ Что? Меня спрашивали? Отвлеклась – искала на твоей одежде особые метки. Ну, предки дают: ты же, сестра, мне полная тезка! Даже в метрике записана, как ВАЗ-21103, да и бирка на тебе моя. На выставках тебя вроде 2110М прозвали... Для тех, кому ты предназначена, это очень важно: хоть бы на багажнике ко всем этим «1,5 GLi» какой-нибудь значок приделали!



↙ Да я их просила! Но пришлось пока стать обновленной машиной со старым именем. Вот, говорят, доделаем все, что хотели, переведем тебя из ОПП на конвейер – станешь действительно новым автомобилем, дадим, наверное, собственный индекс.



↘ Значит, у нас еще сестрички будут. Надеюсь, не такие похожие, как мы с тобой? Ну ладно, покатили готовить им почву... ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «ЛАДА-ФАВОРИТ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

БРАВО, «СТИЛО»... БРАВО!

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ «ФИАТА-СТИЛО» ПРОШЛО С ТРАДИЦИОННЫМ РАЗМАХОМ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН
ФОТО / АНАТОЛИЙ ФОМИН, ФИРМА ФИАТ

Больше тысячи журналистов со всего мира собрались на пресс-конференции в олимпийском комплексе Барселоны. Смотрели, слушали, задавали вопросы, ездили, сравнивали, фотографировали, обсуждали...

Как утверждают создатели, «Стило» – не просто новый автомобиль в самом популярном европейском сегменте С, а попытка угадать потребности рынка, по крайней мере, на несколько лет вперед. Предварительные маркетинговые исследования показали – надо ориентироваться не на конкурентов, а на пожелания автомобилистов. Благо, их приоритеты известны: для 29% на первом месте внешность, для 23% – оборудование и комплектация, для 19% – безопасность, для 12% – размеры салона и комфорт. Все остальные пожелания не столь определенны, но портрет машины вырисовывается и без них.

УДОВЛЕТВОРИТЬ НА 83 ПРОЦЕНТА

Создать автомобиль, который нравился бы всем, невозможно. Но попытаться угодить большинству, используя все доступные способы, стоит.

Для этого «ФИАТ-Стило» располагает немалым арсеналом. Во-первых, это самый большой автомобиль в классе: пятидверный хэтчбек длиной 4,25 м, шириной 1,76 и высотой 1,52 м размерами превосходит всех конкурентов, в том числе акселерата «Пежо-307». Во-вторых, это дальнейшее развитие предложенной шесть лет назад темы, когда трех- и пятидверный кузовы («Браво/Брава») стали самостоятельными машинами. Нынче название одно, но отличий еще больше. И не только внешних, (единственная общая на-

FIAT Stilo

«ФИАТ–Стило» сменяет семейство «Браво/Брава», известное с 1995 года. Впервые показанный в марте 2001 года в Женеве, «ФИАТ–Стило» выпускают с сентября в двух вариантах кузова: (трех– и пятидверный хэтчбек) и с шестью вариантами двигателей. Бензиновые – 1,2; 1,6; 1,8 и 2,4 л мощностью от 59 до 126 кВт. Дизельные моторы с турбонаддувом с системой питания «коммон рейл» рабочим объемом 1,9 л развивают 59 и 85 кВт (последний с регулируемым турбокомпрессором и промежуточным охлаждением).



ружная деталь кузова обоих «стило» – капот), но и в компоновке. Например, посадка водителя в трехдверной машине на 50 мм ниже. Это не только позволило понизить силуэт автомобиля, но и добавить иных водительских ощущений. Ведь чем ниже посадка, тем «спортивнее» машина.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ НАТИСК

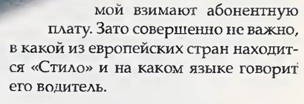
Кажется, кого нынче удивишь электроприводом дроссельной заслонки или центральным замком? Но список оборудования «Стило» заставит почесать в затылке даже неисправимого зануду. Начнем хотя бы с аудиосистем. Базовая – это радиоприемник с системой RDS (передача данных по радио) и шесть динамиков – устанавливается на все без исключения машины. Второй вариант имеет полноценный CD-ресивер, а третий поддерживает воспроизведение MP3-файлов – последнего писка музыкальной моды.

Если считаете, что ключ зажигания устарел, а замки в дверях – нонсенс, попробуйте Easy Go. Положите кругляш транспондера в карман и забудьте про ключи, – для пуска двигателя теперь служит кнопка «Старт» на приборной панели. И вы больше никогда не оставите машину незапертой. Забываете выключить свет, проехав тоннель? Не беда. Поставьте переключатель наружного освещения в положение Auto – фотоэлемент сам включит и выключит фары. Не привыкли к габаритам «Стило» и опасаетесь парковаться задним ходом? Заказывайте датчики парковки. Носите лаковые туфли и боитесь ступить в лужу, выходя ночью из машины? Есть подсветка в нижней части двери. Если хотите, автомобиль фарами «проводит» вас к дому. Нужно только правильно его запрограммировать. Любите автоматику – есть датчик дождя, причем восприимчивый не только к осадкам, но и ко времени суток (ночью «дворники» работают интенсивнее).

Дальше по списку: ксеноновые фары с автоматическим корректором, электропривод сидений с памятью, климатическая установка с фильтром, сенсором качества воздуха и раздельной регулировкой для водителя и пассажира. Говорите, ничего удивительного?

Как насчет адаптивного круиз-контроля с радарным датчиком – не в представительском седане за 100 тыс. долл., а на автомобиле ценой в шесть-семь раз ниже? Наконец, изюминка «Стило» – система «Коннект», объединяющая маршрутный компьютер, навигационную систему RDS, мобильный телефон с системой Hands free и голосовым набором, службу спасения и туристического гида. Подробнее?

ФИАТ совместно с компанией «Таргасис» предлагает владельцам «Стило» с системой «Коннект» обширный спектр услуг: от планирования маршрута в объезд пробок до экстренной помощи в случае аварии или поломки. Все, что требуется – позвонить и спросить. Конечно, за пользование систе-



мой взимают абонентную плату. Зато совершенно не важно, в какой из европейских стран находится «Стило» и на каком языке говорит его водитель.

ПО ДОРОГАМ КАТАЛОНИИ

На заезды в моем распоряжении было чуть больше двух часов – едва хватило, чтобы проехать круговой маршрут и сделать фотографии. Пришлось ограничиться двумя автомобилями: пятидверным с 1,6-литровым мотором (потенциальный бестселлер) и трехдверным «Стило-Абарт» – у этого 2,4-литровый пятицилиндровый агрегат с коробкой передач «Селеспид». Начнем с первого.

Внутренний простор – само собой разумеется. А вот по части трансформации салона «Стило» даст фору иным мини-вэнам. Здесь и подлокотники с внутренним отделением, и откидывающаяся вперед спинка правого сиденья. А еще столики, ящички для мелких



предметов, регулируемые по наклону раздельные спинки заднего сиденья и даже новомодный элемент – двигающиеся вперед-назад подушки заднего сиденья позволяют выбрать между простором для ног сзади и объемом багажника. К водительскому месту тоже нет претензий – и диапазон регулировки, и обзорность отличные. Посетовать можно лишь на мягкие широкие сиденья без заметной боковой поддержки – как-то будет на поворотах? Поехали!

От итальянских моторов принято ждать такого же темперамента, как и от жителей страны. Но экологические требования в сочетании с электронной педалью газа не дают ста трем «лошадям» без толку бить копытами. Нажал на акселератор – в ответ плавный разгон с небольшим «подхватом» после 4000 об/мин. Интенсивность его такова, как и должна быть у автомобиля снаряженной массой 1200 кг. Сначала на автостраду. Законные 130 км/ч лежат во вполне комфортном диапазоне: можно переговариваться вполголоса даже с пассажирами на заднем сиденье. Ехать быстрее мешают не только Правила, но и шум двигателя – его хорошо поставленный баритон все же немного навязчив.



FIAT-STILO	1,6 16V	JTD115	2,4 20V Abarth
Кузов	пятидверный		трех-дверный
Габарит, мм: длина ширина высота	4253 1756 1525		4182 1784 1475
База, мм	2600		
Колея, мм: спереди/сзади	1514/1508		1518/1512
Масса, кг: снаряж. полная	1205 1715	1320 1830	1265 1775
Рабочий объем, см³	1596	1910	2446
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	76/103 5750	85/115 4000	125/170 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 4000	255 2000	221 3500
Максимальная скорость, км/ч	183	190	215
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9	10,7	8,5
Расход топлива EU93/116, шоссе/город	5.8/10,3	4,3/7,4	7,6/13,6

Впереди небольшой горный серпантин – навигационная система продолжает диктовать свои наставления. Самое время попробовать фирменное блюдо – электрический усилитель рулевого управления «дьюал драйв». У него два режима работы: один для трассы, другой – для города. Надпись City в окошке дисплея свидетельствует о том, что городской режим включен. Вперед и побыстрее… О, черт! Усилие на руле совсем пропало и угол поворота колес приходится определять только визуально. А руль-то здесь острый и дорожки узкие… Нет, на первой же прямой возвращаюсь к исходному положению. Теперь все отлично – упругий «бублик», словно спелое яблоко, наполнен соком реактивной силы. Так что оставим режим City для парковки тому, кто не в состоянии поднять что-либо тяжелее бокала кьянти. Тем более что шасси машины легко примет и более мощный мотор – поведение в поворотах безупречно, как ответ отличника на экзамене. Ведь мы не будем задавать ему провокационных вопросов?

От «Стило-Абарт» со скорпионом в эмблеме ждешь незабываемых ощущений, памятуя о славном прошлом и спортивных успехах марки. Да, посадка водителя заметно ниже, а еще белые приборы, 17-дюймовые колеса и, конечно, 170-сильный мотор. И даже спинка сиденья плотно держит за бока. А что за штука «Селеспид»? В двух словах – механическая коробка передач с автоматическим переключением. Педали сцепления нет, есть ручной режим с переключением кнопками на руле или движением рычага вперед-назад. «Автомат» на удивление агрессивен – держит передачу чуть ли не до красной линии тахометра и нехотя включает повышенную. Понятно, ведь до меня десяток собратьев по перу и фотоаппарату тесал шины «Мишлен» и накладки «Феродо» – «Селеспид» запомнил их манеру.

Конечно, «Стило-Абарт» куда устойчивее и «злее» обычного «Стило», но с его хорошо уравновешенными реакциями до истинного «спортсмена» далеко. Характер и напористость автомобиля нигде не переходят цивилизованные рамки. Даже заметные паузы при переключении передач не портят картины. Стихия «Стило-Абарт» – не узкие закрытые повороты горных серпантинов, а прямая лента автострады, где на затяжном подъеме можно позволить себе изысканное удовольствие «съесть на завтрак» «Гольф-GTI». Главное, не перепутать его с «VR6» – может получиться наоборот…

СДЕЛАНО ДЛЯ ЕВРОПЫ

«ФИАТ-Стило» из тех машин, о которых интереснее рассказывать, чем ездить. Ведь, говоря о суперсовременной электронике, трудно удержаться от перечисления ее возможностей. Но, видимо, XXI век диктует свои правила: машина без этого существовать уже не может. Прогресс движется в направлении все большей интеграции систем: от



мобильного телефона до контроллера управления впрыском. Недаром на презентации почти не говорили об экономичности, динамике или управляемости «Стило». Подразумевается, что эти параметры на конкурентном уровне. В новой Европе иные приоритеты: удобство и безопасность, где без электронных помощников не обойтись.

Ясно, что «ФИАТ-Стило» появится у нас раньше, чем ситуация изменится; добрая половина его умной начинки окажется незадействованной. Так что кошельки российских покупателей придется завоевывать внешностью, комфортом и качеством. А это задачка не из легких. |ЗР|

«ФИАТ-Стило Абарт» оснащен системой «Коммент» и климат-контролем с раздельной регулировкой для водителя и пассажира.



НА ПЛЯЖЕ В КАМУФЛЯЖЕ

ЗНАКОМСТВО С ОБНОВЛЕННЫМИ ВСЕДОРОЖНИКАМИ «МИЦУБИСИ» В НЕОБЫЧНОЙ ОБСТАНОВКЕ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ И ФИРМА «МИЦУБИСИ»

У японских автопроизводителей существует традиция – каждую осень хоть немного, но обновлять свой модельный ряд. Нынешний бархатный сезон не исключение.

Северное побережье Дании: рыбацкие поселки, бесконечные песчаные пляжи, дюны, поросшие колючей травой и низкорослыми кустиками облепихи. Здесь бывает очень ветрено, а погода меняется каждые пятнадцать минут. Что поделаешь – диктуют ее Северное море и Атлантика. Есть в этих краях городок Альборг (Alborg), а рядом с ним – военный полигон, где нам и предстоит опробовать вседорожники. Так сказать в боевых условиях.

Обновленных машин 2002 модельного года четыре: «Мицубиси-Паджеро», «Паджеро-Спорт», «Пинин» и полноприводный пикап L200. Изменения – от косметических до вполне серьезных. Наиболее интересные метаморфозы произошли с «Паджеро-Пинин». К сезону 2002 года появилась «паркетная», или «городская» версия этой машины. Создатели решили в дополнение к полноприводнику с трансмиссией Super Select 4WD и задним самоблокирующимся дифференциалом построить уп-

У «Паджеро-Спорт» модернизированы тормоза и двигатель.





«Паджеро – III» 2002 модельного года: главные новинки – под капотом.

рощенный вариант «Пинина» – с постоянным полным приводом и межосевым дифференциалом, блокируемым вискомуфтой. На российский рынок планируется поставлять обе версии маленького вседорожника. Различаться они будут двигателями и дополнительным оборудованием. На «паркетнике» установлен 1,8-литровый 114-сильный мотор предыдущего поколения. Он менее требователен к качеству топлива, чем более «свежий», двухлитровый GDI.

Популярный у нас «Паджеро-Спорт» приобрел объединенную с АБС систему распределения тормозных сил: она позволяет максимально использовать тормоза в зависимости от загрузки автомобиля и дорожных условий. Бензиновый двигатель V6 (170 л. с.) теперь удовлетворяет нормам токсичности Евро III. А с центральной консоли «Паджеро-Спорт» теперь управляют системой климат-контроля – она сменила морально устаревший кондиционер.

«Грузовик» L200 обзавелся новым 115-сильным 2,5-литровым дизелем с регулируемым входным аппаратом турбины. К сожалению, пока не решено, будут его поставлять в Россию или нет. Причина сомнений – повышенные требования нового дизеля к качеству топлива. А вот обновленную переднюю панель с куда более выразительной комбинацией приборов мы скоро увидим.

Наконец, самый дорогой в семействе – «Мицубиси-Паджеро». Здесь изменения коснулись в основном двигателей – теперь все они удовлетворяют требованиям Евро III, кроме того, компания приспособила моторы к российским условиям эксплуатации. Остальные изменения косметические: прибавилось электрорегулировок передних сидений, появился большой 4,5-дюймовый жидкокристаллический экран, на котором отображается вся дополнительная информация и сроки проведения ТО.

БОЕВАЯ ЧЕТВЕРКА

«Паджеро-Пинин». Для начала небольшой пробег по асфальту. Кажется, изменилась не только конструкция трансмиссии: уменьшились крены кузова, плотнее и короткоходнее стали подвески. В результате маленький вседорожник приобрел точность управления, приятную цельность и упругость, больше свойственную легковым автомобилям. В общем, теперь это «правильный» «паркетник», как и большинство его собратьев-конкурентов. Двигатель, правда, подрастерял бойцовские качества и, увы, временами назойливо слышен в салоне. Тем не менее и он располагает к себе тяговитостью, позволяющей легко трогаться с места и удерживать достаточно высокий темп движения. Некоторая инертность машины ощущается лишь при динамичной езде на высоких скоростях. Тут уж приходится «выкручивать» мотор на всю катушку. В эти моменты его назойливо-шумный характер проявляется особенно ярко.

Вот и полигон. Где-то в стороне с ревом проносятся четверки боевых самолетов – там идет своя ежедневная работа. У нас же – колея, уходящая в лес, и напутствия инструктора перед выездом на трассу. «Городской «Пинин» достаточно легко, если не сказать легкомысленно, выезжает на бездорожье и, к моему удивлению, без особых затруднений преодолевает хитросплетения ям, колдобин, затяжных песчаных спусков, изрытых глубокими колеями. Единственное, что работает на пределе, – это подвески. На бездорожье их короткоходность напоминает о себе то и дело вывешивающимися колесами и жалобными постукиваниями сработавших ограничителей хода отбоя.

Пересаживаюсь в «Мицубиси-Паджеро». Этот будто скользит по всем буеракам, лишь иногда их замечая. После «Пинина» мягко, комфортно, но... неинтересно – как-то слишком отстраненно от водителя.

«Паджеро-Спорт» в этих условиях куда активнее. Он явно жестче реагирует на все неровности, но рулится гораздо точнее, позволяя иногда даже полихачить на мягком песке.

На закуску – пикап L200. Надо сказать, новый дизель оказался очень подходящим для бездорожья. Он тяговит, динамичен, легко прощает ошибки в выборе передачи. В результате управ-

«Мицубиси-L200» обзавелся новым мотором.





Все «мицубиси» оказались достаточно «водостойкими».

лять «грузовиком» на этой трассе едва ли не проще, чем всеми остальными.

ПО ПЛЯЖУ И... ПО ВОДЕ

Теперь короткий бросок в дюны. Я остаюсь верен «грузовику» – настолько интересным показался двигатель. На асфальте его характер не меняется, более того – автомобиль легко удерживается за рванувшими вперед коллегами. Конечно, L200 – не самый скоростной автомобиль, после 120–130 км/ч его реакции на дороге становятся довольно размазанными, шум рассекаемого воздуха – назойливым, но в целом едет весело и с огоньком.

Резвиться на широченной полосе относительно ровного мокрого песка на больших внедорожниках неинтересно. Для них это так, семечки. Поэтому снова перебираюсь в «Пинин».

«Паркетникам» обычно неуютно на песке: сразу начинает попахивать подгорающим сцеплением, а правая рука ищет… отсутствующий рычаг демультипликатора. Несколько жестоких экспериментов «Пинин» выдерживает на твердую «четверку». Он охотно карабкается по дюнам, легко трогается на рыхлом песке. И лишь коварное болотце, образовавшееся от протекающего ручейка, останавливает «проходимца». К его чести он, побуксовав, с трудом выбирается на волю.



«Паркетный» «Паджеро-Пинин» неплох и на бездорожье.

На сладкое организаторы предлагают небольшое путешествие по морю. Вновь напоминания о том, чтобы за буйки не заплывали, – и вперед. «Пинин», как взрослый,уверенно бороздит Северное море, иногда на волнах теряя почву под колесами, но тут же, сместившись на метр-полтора, находит ее вновь. Воздухозаборник не захлестывает, хотя временами вода перекатывается через капот. Лишь по окончании эксперимента раздается жалобное посвистывание намокших приводных ремней.

Большие вседорожники и того легче справляются с поставленной задачей, можно даже полихачить. Но от этого в их рядах появились потери в виде погнутых и оторванных номерных знаков. Вода оказалась не такой уж мягкой.

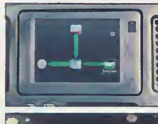
Все, пора машинам на стоянку, а нам восвояси – подводить итоги.

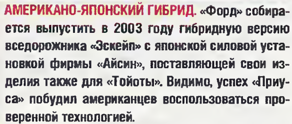
Из новинок грядущего года наиболее интересным показался «Паджеро-Пинин». Даже в «паркетном» варианте он сохранил некоторые фамильные черты больших внедорожников и при этом не потерял индивидуальности.

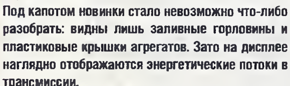
Что же касается старших братьев «Пинина» – они по-прежнему хороши, каждый по-своему. Ну, а экологические и косметические изменения пошли им на пользу. ЗР











АМЕРИКАНО-ЯПОНСКИЙ ГИБРИД. «Форд» собирается выпустить в 2003 году гибридную версию вседорожника «Эскейп» с японской силовой установкой фирмы «Айсин», поставляющей свои изделия также для «Тойоты». Видимо, успех «Приуса» побудил американцев воспользоваться проверенной технологией.
Под капотом новинки стало невозможно что-либо разобрать: видны лишь заливные горловины и пластиковые крышки агрегатов. Зато на дисплее наглядно отображаются энергетические потоки в трансмиссии.



НАДЕНЬТЕ МАШИНЕ... НОСКИ

Норвежская фирма «Аутозок» (в переводе – автоносок) предложила в снег и гололед надевать на колеса... трикотажные чехлы из особой ткани. Аналогия с носками полная: чехлы столь же легко надеваются и снимаются, стираются в машине, выпускаются четырех размеров.





Материал волокон тоже, в общем, известен – это полиэстер. Секрет в структуре ткани, обеспечивающей надежное сцепление с обледеневшей или заснеженной дорогой. Разумеется, «носки» прошли все необходимые тесты в Норвегии на автомобилях с передним, задним и полным приводом, получили сертификаты ТЮФ в Мюнхене и допущены к использованию.

Как видно на фото, процесс натягивания их весьма прост, а в комплекте к носкам придается пара рукавиц и мешочек для хранения в багажнике.

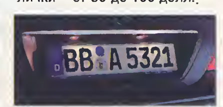
Стеклоочистителям просто нечего делать на стеклах фирмы «Сен-Гобен Секурит» из Аахена. Показанное во Франкфурте ветровое стекло с гидрофобным покрытием «Акваконтрол» отталкивает воду, заставляя ее собираться в шарики, подобно ртути, и скатываться вниз. Правда, на большой скорости капли могут устремиться и вверх – все здесь зависит от аэродинамики автомобиля.
К сожалению, авторы не пробовали свое изобретение на российских дорогах, где стекла обдает солевой или грязевой раствор из-под колес других автомобилей. Нам-то выкидывать «дворники», пожалуй, не стоит.

СВЕТ НАД БАМПЕРОМ

Задний номерной знак подсвечивали всегда; правда, сам он постепенно становился все сложнее и дороже. На смену эмали пришла светоотражающая пленка, а вот две лампочки сверху, снизу или по бокам – так и остались. Теперь «Мерседес-Бенц» предложил заменить лампы и фонари подсветки электролюминесцентной пленкой, наклеенной на основу номерного знака под прозрачную пленку с отпечатанными цифрами и буквами (фото слева).

Довольны изобретением дизайнеры – проще стало компоновать задок автомобиля. Довольны и в дорожной полиции – знак читается с большего расстояния, к тому же автомобиль становится более заметным в темноте. Ожидаемая цена такой таблички – от 50 до 100 долл.



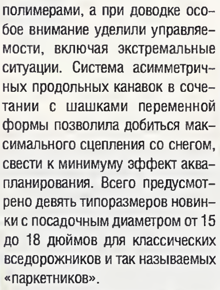


«СКОРПИОНЫ» НА СНЕГУ

К зимнему сезону компания «Пирелли» выпустила оригинальную покрышку для вседорожников – Scorpion Ice&Snow (лед и снег, на фото слева). За основу была взята технология высокоскоростной зимней «Пирелли-Snowsport», выпускаемой уже два года. Новая зимняя шина унаследовала ее рецептуру резиновой смеси с кремнийсодержащими полимерами, а при доводке особое внимание уделили управляемости, включая экстремальные ситуации. Система асимметричных продольных канавок в сочетании с шашками переменной формы позволила добиться максимального сцепления со снегом, свести к минимуму эффект аквапланирования. Всего предусмотрено девять типоразмеров новинки с посадочным диаметром от 15 до 18 дюймов для классических вседорожников и так называемых «паркетников».

Другая зимняя обувка от «Пирелли» более универсальна: шина Winter Snowcontrol выпускается 17 типоразмеров для колес от 13 до 15 дюймов.





ПАРКУЙТЕСЬ В ИНТЕРНЕТЕ!

Поиск места для стоянки стал для европейцев делом весьма обременительным. Последовательно оснащая свои автомобили мультимедийной электроникой, БМВ планирует решить проблему с помощью специально созданного сайта www.parkinfo.com, доступного прямо с бортового компьютера. Сайт охватывает пока 350 000 парковочных мест в 35 немецких городах. Его поисковая система позволяет в несколько секунд отыскать наиболее удобную незанятую стоянку, а затем навигатор мгновенно проложит кратчайший маршрут до нее.

ЧЕРСТВЫЙ БУБЛИК /ТЕСТ

НЕ ОБЛОМАЙТЕ ЗУБЫ О РУЛЕВОЕ КОЛЕСО

ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН, АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

Какой руль самый безопасный? Конечно же, тот, что установлен на заводе-изготовителе автомобиля. Все расчеты и испытания проведены, выполнение нормативов обеспечено. Но владельцы отечественных машин почему-то не шибко восторгаются штатными изделиями. Да, наши рули и впрямь не шедевры дизайна и отнюдь не эталоны эргономики. Взять, например, «бублик» вазовской «десятки»: диаметр великоват, обод слишком тонкий, спицы расположены неудачно, да и на ощупь неприятный. Добавьте сюда выступающую массивную кнопку гудка, которую то и дело задеваешь, оглашая окрестности бибиканьем, и вы поймете – обилие заграничных рулей на полках магазинов вызвано спросом. Есть баранки на любой вкус, цвет и толщину кошелька. А вот соответствуют ли они нормам безопасности? Давайте проверим.

ЛАПОТЬ, ПУЗЫРЬ И СОЛОМИНКА

В тесте состязались четыре претендента. За эталон приняли отечественный руль от «десятки» (**фото 1**). Им комплектуют все переднеприводные модели Волжского автозавода: модификации «самар» и автомобили «десятого» семейства. В магазинах запасных частей он стоит 600–650 рублей, а в каталогах обозначен, как деталь 2110-3402012.

Элитарную продукцию представлял итальянский «Нарди» модели «Гара» (**фото 2**). Диаметр обтянутого натуральной кожей обода – 365 мм. Розничная цена «бублика» в фирменном магазине – 5500 рублей. Еще 1200 рублей стоит ступица с энергопоглощающими элементами – под рулевую колонку вазовских машин.

«Мальчиком для битья» выбрали изделие некой фирмы SIC, предположительно турецкого производства (**фото 3**). Это – откровенная подделка именитого «Момо». Только вместо кожи – полиуретан, металлические спицы плохо обработаны и небрежно окрашены, на ступице отсутствуют энергопоглощающие элементы. Диаметр обода – 360 мм. На авторынке в Южном порту мы выложили за комплект 1500 рублей.

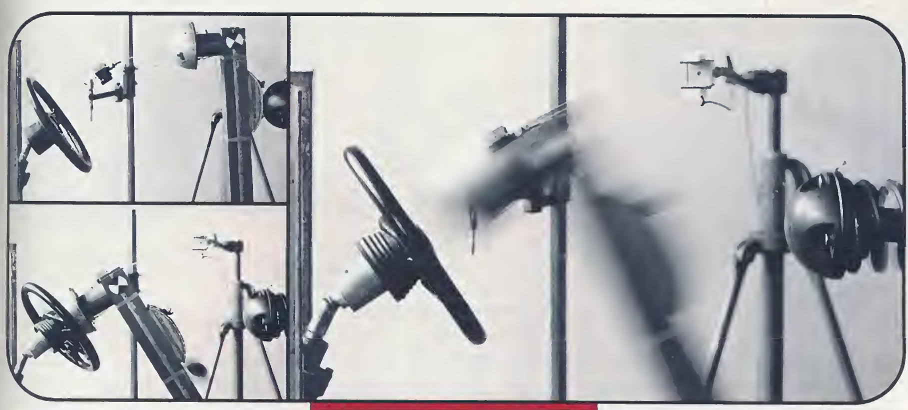
Представитель золотой середины (как по цене, так и по качеству) – итальянский OBA модели «Аргон» (**фото 4**). Руль диаметром 370 мм обит синтетическим материалом, к нему прилагается ступица-переходник с энергопоглощающими элементами. Приобретен в Тольятти за 2700 рублей, еще 1000 – ступица. У этого вроде бы ничем не приметного изделия есть одна особенность – точно такие же рули в 1997 году были установлены вместо штатных на партию «евросамар», собранных финским заводом «Валмет». Выходит, перед нами почти «родная» модель: проверенная, испытанная, сертифицированная... Согласитесь, присутствие OBA в тольяттинских магазинах по-своему символично.


1


3


2


4



Кинограмма процесса – металлический макет головы сокрушает руль.

ЛБОМ О КНОПКУ

Энергопоглощающие свойства рулей проверяли на соответствие Правилу 12-03 ЕЭК ООН. Последние две цифры означают номер поправки, то есть это уже третья редакция требований, с самыми свежими дополнениями. За рубежом они действуют с августа 1993-го, у нас – с 1998-го. Методика испытаний регламентирована специальным приложением к Правилу. Рули закрепляли на жестком валу, после чего макетом головы наносили удар в двух точках: один по центру ступицы, другой – в месте соединения спицы с ободом. Муляжом головы служила жесткая недеформируемая полусфера диаметром 165 мм и приведенной массой 6,8 кг. Для каждого удара использовали новое рулевое колесо и ступицу. Таким образом, для выявления победителя нашего теста потребовалось сокрушить восемь образцов – по два каждой модели.

Требованиям безопасности отвечал только тот руль, который после столкновения с макетом в оговоренных точках с относительной скоростью 24,1–25,3 км/ч обеспечивал в центре тяжести ударного элемента замедление, не превышающее 80 g в течение более 3 мс. Пик максимального замедления в любом случае не должен был превышать 120 g. Кроме того, на поверхности рулевого колеса, обращенной к водителю, ни до, ни после удара недопустимы острые кромки, радиус скругления которых менее 2,5 мм.

Последний наказ выполнили все соискатели, включая подделку: травмоопасных элементов, сколов, разрывов не обнаружено. Остальные показатели – в таблице. Как видите, удар в спицу нипочем и нашему рулю, и итальянцам, и турку. Требуемое значение замедления обеспечено. А вот столкновение металлического лба с кнопками гудка, расположенными у претендентов как раз в центре ступицы, принесло сенсацию. Победитель один – отечественный руль ВАЗ-2110, с запасом уложившийся в норматив! Травмобезопасная ступица, пластиковая накладка и металлическая арматура кнопки гудка, деформировавшись, рассеяли энергию удара. Остальные изделия с треском провалились. Поражение безродного SIC еще можно было предвидеть, но неудача титулованного «Нарди» и «евросамарского» ОВА – полная неожиданность. Заключение специалистов гласит, что перечисленные зарубежные рулевые колеса в сборе «не удовлетворяют п. 5.3. Правила 12-03 ЕЭК ООН из-за значительного превышения уровня перегрузок, действующих на муляж головы, а их ступицы обладают недостаточной энергоемкостью». Приговор суровый, но результат-то налицо. Хорошо не на водительское место, а всего лишь на макет. Что ж, прокомментируем.

БЕЗ БУМАЖКИ – ЗАМАРАШКА

SIC был обречен – при отсутствии сминаемых элементов ступицы удар приняла широкая пластмассовая кнопка гудка, разлетевшись на мелкие кусочки. Показатель замедления – 260,5 g – говорит сам за себя. Отсюда старый как мир вывод – не покупайте дешевые изделия неизвестного производителя без сопроводительных документов, паспорта, сертификата.



Вазовский руль потерял товарный вид, но испытания выдержал.



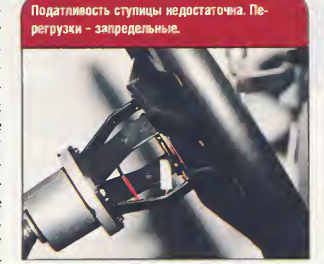
«Нарди» – всем хорош, но для наших машин не сертифицирован.

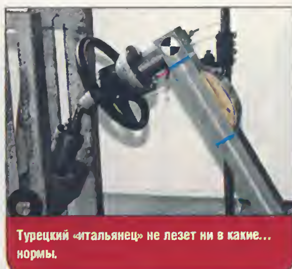

С 1998 года продавать такие рули нельзя.

Ситуация с ОВА куда сложнее. Руль оказался прочнее камня: после столкновения с болванкой на энергопоглощающих деталях ступицы нет следов деформации. Но самое смешное, что и на кнопке гудка даже царапин не появилось! Вот мощное изделие – достаточно смахнуть пыль и ставь в автомобиль, товарный вид не пострадал. Почему так получилось? Смотрим маркировку, копаемся в бумагах. Ага, изделие соответствует старым нормативам (то есть поправке 02) и произведено в начале 1993-го, аккурат перед вступлением в силу новой редакции Правила 12 за рубежом. Угадайте, где оно в результате должно было оказаться? Правильно, в России. Здесь вплоть до 1998 года его продажа, равно как и установка в автомобили, была вполне законна. И точно: табличка под капотом «Евросамары» 1997 года выпуска подтверждает, что рулевое управление соответствует Правилу 12-02. Есть и такой же руль с той же маркировкой. Но сейчас-то требования другие, почему же продают устаревший ОВА? Сертификат соответствия – откровенная липа: действителен до сентября 1996-го, но приписка от 02.04.98 г. гласит, что «действителен до конца реализации партии». Как-то нехорошо, господа продавцы, получается.

А теперь поговорим о «Нарди». В ходе испытаний ступица слегка деформировалась, кнопка гудка раскололась. В итоге – лучший показатель среди иностранцев, но до заветного норматива пока далеко. Снова углубляемся в бумаги. Ого, сертификат ISO 9001 на производство – значит, серьезная фирма, добротная продукция. Почему же они прокололись? А вот и красочный паспорт модели Gara-365. В нем сертификат Федерального ведомства автомобильного транспорта Германии, со списком автомобилей, на которые разрешено устанавливать руль со ступицей-адаптером. В перечне – изобилие марок, от «Альфы-Ромео» до «Фольксвагена», нет только... «Лады». Кто-то сомневается, что у «Нарди» отличные рули? Да нет, красивые, удобные – сами не раз проверяли. Вот только под отечественные машины ступицу надо слегка доработать, сертифицировать изделие в сборе и нанести соответствующую маркировку.

Податливость ступицы недостаточна. Перегрузки – запредельные.

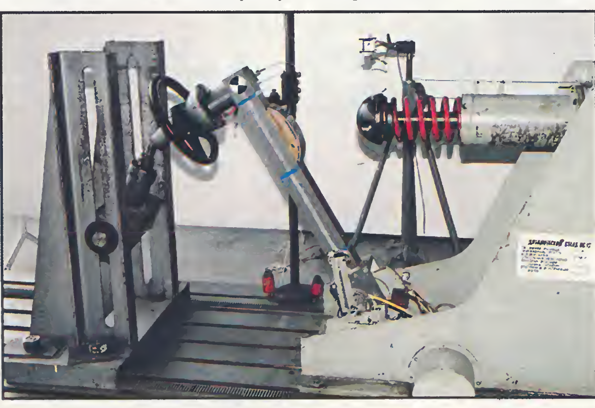



Турецкий «итальянец» не лезет ни в какие... нормы.

Инспекторы ГИБДД порой чересчур придирчивы к дополнительному оборудованию наших с вами автомобилей. Считаем, что о своевременных испытаниях, сертификатах и прочем должны заботиться производители и продавцы. Покупатель здесь ни при чем – он, как известно, всегда прав. Очевидно, если на видавшей виды «Самаре» стоит «восьмой» руль, не соответствующий современным требованиям, но купленный когда-то на законных основаниях, причем вместе с машиной, ее владельцу перед техосмотром не нужно бежать в магазин за «десятым». Такой же подход должен быть и к уже купленным и установленным рулям зарубежного производства (за исключением откровенных подделок). Туфту и старье надо прежде всего убрать с прилавков, чтобы не подставлять покупателя, не взваливать на его плечи груз ненужных проблем. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЭНЕРГОПОГЛОЩАЮЩИХ СВОЙСТВ РУЛЕЙ

	Скорость удара, км/ч	Замедление, g
SIC		
удар: в ступицу	24,7	260,5
в спицу	24,2	48
OBA		
удар: в ступицу	25,2	204,5
в спицу	24,4	54
Nardi		
удар: в ступицу	24,9	202,5
в спицу	24,4	46,5
ВАЗ–2110		
удар: в ступицу	24,2	69
в спицу	25,2	76,5
Норматив удар в ступицу/спицу	24,1–25,3	<120 max ≤80 g в течение 3 мс



/РАБОТЯГИ

ТРУДОВАЯ ПОВИННОСТЬ



НОВЫЙ «МОСКВИЧ-233521» В СПОРЕ С «РАБОТНИКОМ ХОТЬ КУДА» – ИЖ-2717-220

ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Для начала посмотрим, в чьей кабине водителю будет уютнее, какой пикап лучше приспособлен к реальной жизни.

Кабины обеих машин вполне просторны по ширине. Салон ИЖа (его новое имя – «Ода-Версия») шире «москвичовского» на 50 мм, сиденья же расположены несимметрично: пассажирское смещено почти вплотную к двери. Крупному человеку сидится на нем плотно – ведь и отодвинуться нельзя, за спинкой примостилось запасное колесо.

Четырехместный салон «Москвича» позволяет устроиться гораздо удобнее. Передние сиденья, помимо двух обычных регулировок, могут менять наклон подушек. Спинки откидываются вперед, открывая доступ к заднему дивану. Вход-выход облегчен тем, что ширина двери по сравнению с «сорок первым» на 200 мм больше. Сзади «Москвич» на 40 мм шире, чем спереди: если убрать центральный подлокотник, поместятся и трое пассажиров. А поставив подушку сиденья вертикально, получите еще один грузовой отсек.

Место водителя «Москвича» скомпоновано хорошо, только подушка нового сиденья узковата – прежняя была





удобнее. Блок кнопок на панели перенесен правее и уже не перекрывается подрулевым переключателем. Рядом – место для магнитолы. Но центральные дефлекторы и часы исчезли – жаль.

ИЖ по взаимному положению руля, сиденья и педалей очень напоминает своего коллегу. Правда, спинка кресла постоянно давит на поясницу да рычаг коробки передач, особенно для низкорослого водителя, высоковат. Но для включения самой «дальней» (пятой) передачи сильно тянуться не приходится. Рычаг стояночного тормоза оказался чересчур длинным, к тому же прижатым к тоннелю пола. Странно: ведь на новой редакционной «Оде» форма рычага изменена.





Попасть на заднее сиденье московского пикапа совсем не сложно, а достать запаску ИЖа – проблема.

Педаль газа «Версии» расположена в своеобразном кармане, образованном кожухом тоннеля и педалью тормоза. Похожим капканом известна «Самара» с высокой панелью, только у ИЖа он более «цепкий».

К сожалению, ни крючков для одежды, ни инструментальных ящиков, ни специальных мест для аптечки, сопроводительных документов или сумки водителя в обоих автомобилях нет. В московском пикапе сумку можно бросить на заднее сиденье, а у «Версии» – впору класть на пол.

В моторном отсеке ИЖа тесно. По-





Верхний подрессорник «Москвича» (слева) работает только при полной нагрузке. Ижевская рессора (справа) – жестка.

пробуйте-ка подобраться к свече четвертого цилиндра или отрегулировать зазоры в клапанах – мешает корпус отопителя. Зато «Москвич» порадовал возможностью сделать ТО без канавы или эстакады: у него хороший доступ сверху к масляному фильтру, пробкам сливных и контрольного отверстий картеров двигателя и коробки передач. А теперь и аккумулятор расположили выше – не надо нагибаться, чтобы проверить плотность электролита. Отопитель получил новый корпус, в котором электродвигатель закреплен надежнее, и крыльчатка уже не скрежещет.

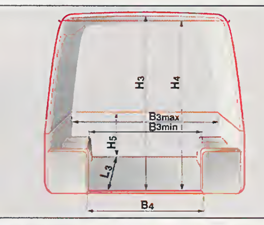
При замене колеса водитель «Версии» помучается – вытащить запаску из-за сиденья пассажира, не перепачкавшись и не измазав обивку, ему не удастся. У московского пикапа колесо, закрепленное под полом кузова, доступно даже при полной загрузке.

Кузов ИЖа по абсолютным параметрам просторнее. Но на 1 кг груза у «Москвича» приходится 6,8 л пространства, а у ИЖа – на 18% меньше, в нем неудобно работать в сумерках – освещение в фургоне не предусмотрено. В «Москвиче» – легче: хотя тоже нет света, выручает поднимающаяся крыша, да и в задней стенке кабины есть окно.

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	233521	ИЖ-2717-220
Двигатель	УЗАМ	УЗАМ
Рабочий объем, л	2	1,7
Мощность, л. с.	89	85
Габаритные размеры, мм		
длина	4790	4400
ширина	1740	1670
высота	1640	1891
База, мм	2900	2700
Шины	185/70R14 М–242 Taganca–Partner	185/70R13C БЛ–75 «Кама»
Радиус поворота, м	5,325	5,6
Объем кузова, л	1360	2820
Масса в снаряженном состоянии, кг		
на переднюю ось	705	570
на заднюю ось	490	520
общая	1195	1090
Масса при полной нагрузке, кг	4 чел. + 200	2 чел. + 500
на переднюю ось	800	700
на заднюю ось	895	1040
общая	1695	1740
Расход топлива с нагрузкой 2/3 от полной*, л/100 км	1 чел. + 260 кг	1 чел. + 345 кг
по грунту	11,1	16,1
по шоссе	8,9	13,6
по городу	14,0	19,8

* Средний эксплуатационный с регулировками двигателя «в состоянии поставки»



РАЗМЕРЫ САЛОНОВ И КУЗОВОВ

Размер, мм	233521	ИЖ-2717-220 слева	ИЖ-2717-220 справа
$L_{1,max/min}$	1170/990	1085/950	1045/950
$L_{2,max/min}$	730/540	–	
H_1	960	970	935
H_2	900	–	
B_1	1370	1420	
B_2	1400	–	
T_1	495	475	
T_2	470	–	
$h_{1,max/min}$	335/290	300	
h2	395	–	
α, град.	22	25	
L_3	1300	1850	
H_3	1075	1210	
$B_{3\,max}$	1435	1500	
$B_{3\,min}$	1120	1050	
B_4	1190	1050	
H_4	–	1080	
H_5	500	435	
h_4	565	630	





Задний борт ИЖа с мускульным приводом.

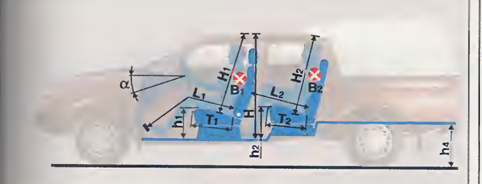


Москвичи предусмотрели облицовку бортов кузова пластиком, а на пол постелили синтетический ковер. В Ижевске на этом сэкономили – жаль, краска в кузове быстро облезет, если не положить на пол хотя бы лист фанеры.

Завершая предварительное знакомство, устроили грузовичкам хороший душ из садового шланга. У обоих уплотнения стекол и дверей кабин испытание выдержали, вода в салон не попала. Но фургон ИЖа оказался менее стойким – в передней и задней его частях светятся щели. Как и ожидали, после дождя на полу стояли лужи. У московского пикапа капли воды появились лишь на передней стенке кузова. А слабо сделать так, чтобы вовсе не капало?

На дороге пикапы повели себя поразному. Пустой ИЖ идет весьма жестко, отслеживая каждый шов на асфальте. «Москвич» везет бережнее, почти как легковой автомобиль. При полной нагрузке плавность хода улучшилась у обеих машин, но наследник «сорок первого» все же мягче.

Управлять «Версией» в городе сложнее. Пресловутую «помеху справа» за-



Внутренние размеры кузова и салона.

метишь лишь в последний момент – обзор ограничен дверным проемом, а если рядом пассажир – совсем беда. Да помни о капкане для педали газа, где в самый неподходящий момент может застрять правая нога.

Поведение ИЖа в целом характерно для машин с жесткой рессорной подвеской, рассчитанной на солидную нагрузку. Резкое маневрирование, да и просто езда по скользкой дороге требуют повышенного внимания.

Московской машиной управлять не сложнее, чем обычным «Москвичом». Нейтральное поведение в поворотах – видимо, следствие увеличения базы и применения более совершенных шин. Кроме того, передний привод практически исключает рыскание машины.

Итак, что же выбрать? «Версия», пожалуй, больше подходит для профессиональных перевозок. Себестоимость ее, вероятно, ниже, чем «Москвича». Ведь цена «Версии» около 90 тыс. рублей.

Подняв крышу, грузить московский пикап можно с трех сторон. В ИЖе, чтобы достать поклажу от передней стенки, надо забраться в фургон, согнувшись пополам.

Московский пикап ближе к легковой машине, он экономичнее, комфортабельнее, да и универсальнее: может возить и груз, и пассажиров, лучше приспособлен к индивидуальному пользованию. Но дороговат – около 160 тыс. руб. Главный же недостаток в том, что машина эта покаштучная. ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ АО «МОСКВИЧ», СЕТЬ АВТОСАЛОНОВ «ИНКОМ-ЛАДА» И 21 НИИИ МО ЗА СОДЕЙСТВИЕ В ПРОВЕДЕНИИ ИСПЫТАНИЙ.

/ОБОЗРЕНИЕ

АВТОМОБИЛЬ И ПЯТЬ ЕГО СТИХИЙ

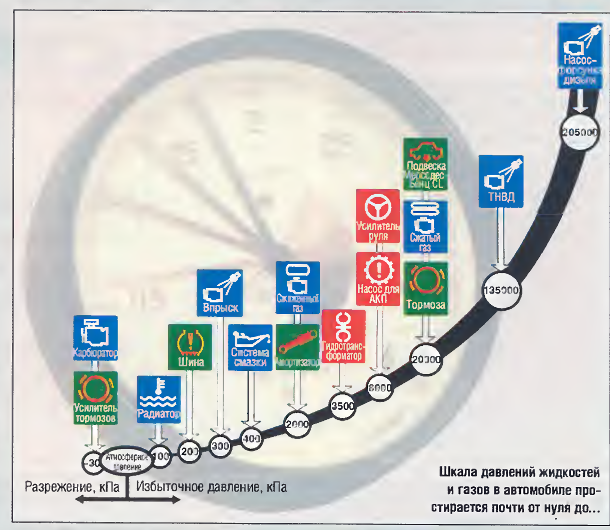
МАШИНА – НЕ ТОЛЬКО «ЖЕЛЕЗО», ОНА ЗАПРАВЛЕНА РАЗЛИЧНЫМИ ЖИДКОСТЯМИ И ГАЗАМИ

ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

Каждая из них находится под определенным давлением, измеряемым... А в чем, собственно? Раньше на все случаи был готов ответ – в атмосферах! Но в каких? Можно, например, определить эту единицу, как давление столба воды высотой 10 м, и назвать ее атмосферой технической (обозначается «ат», она же – 1 кгс/см²). А можно – как среднегодовое давление воздуха на уровне моря при среднегодовой же температуре +15°С. И назвать эту атмосферу физической (обозначение «атм»). Может, когда-то думали: это одно и то же, но точные измерения показали, что 1 атм = 1,033 ат. Все это, конечно, неудобно, да и не соответствует международной системе единиц СИ.

Поэтому, так же как Ватт победил «лошадиную силу», так и Паскаль (давление силы 1 Н, действующей на 1 м² поверхности) стал общепринятой в физике и технике величиной. А поскольку он в сто тысяч раз меньше привычной единицы, то чаще пользуются кило- и мегапаскалями. Приближенно можно считать, что 100 кПа – это и есть атмосфера (та или другая), а точно 100 кПа равны одному бару – вот и еще одна часто встречающаяся, хотя и устаревшая единица давления. Есть еше множество единиц – например миллиметры ртутного столба, которыми до сих пор пользуются медики. Однако все они, вместе с атмосферами и кгс/см², запрещены к применению с... 1980 года.

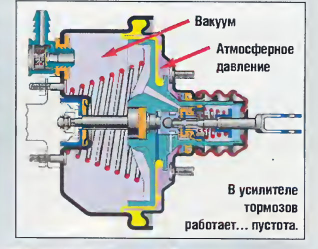
Но привычка – вторая натура. Поэтому в автомобильных инструкциях и справочниках, в журналах и рекламных проспектах до сих пор встретишь и бары, и килограммы, и квадратные сантиметры. Более того, на боковинах американских шин можно встретить... фунты на квадратные дюймы (1 PSI – примерно 7 кПа). Мы все же будем ориентироваться на правильные килопаскали... благо, пересчет в незаконные, но столь привычные атмосферы, бары или кгс/см² прост: достаточно зачеркнуть два нуля.



Шкала давлений жидкостей и газов в автомобиле простирается почти от нуля до...

СТИХИЯ ПЕРВАЯ – ВОЗДУХ

Воздух, которым мы дышим, совершает в автомобиле немало полезных



В усилителе тормозов работает... пустота.



«Сталкер» не только почти не давит на грунт, он еще и не тонет. И все благодаря огромным шинам низкого давления.


В «подушках» пневмоподвески «Скании» сжатый воздух выдерживает груз в 21 тонну, и автомобиль даже не «приседает». Впрочем, кнопочками дистанционного управления водитель легко изменит высоту платформы.

дел. Например, в тяжелых машинах, будучи сжат до 600–1000 кПа, он работает в тормозной системе, да и во многих вспомогательных устройствах (так, в автобусах управляет дверями). Компрессор приводится в действие мотором, и потому в кабинах часто увидишь табличку «Не выключать двигатель во время движения!», хоть и есть на борту в ресиверах запас сжатого воздуха, растратить его – пара пустяков... Тогда современный грузовик – нет, не потеряет управление, а встанет как вкопанный. Ведь мощные пружины стояночного тормоза удерживает в отжатом положении... да, да – воздух.

Легковому автомобилю воздух тоже помогает остановиться, только вместо повышенного используется пониженное давление. Усилитель тормозов так и называется: вакуумный. Поскольку отрицательное давление относительно невелико (в лабораторных условиях предельное разрежение, разумеется, 100 кПа, а во впускном тракте до 30 кПа), то для получения приличного усилия на поршне главного тормозного цилиндра приходится использовать мембрану большой площади. Это, пожалуй, главный недостаток такого усилителя, когда на счету каждый литр объема подкапотного пространства.

А где в легковой машине используют воздух сжатый? Ну конечно, в шинах. Там он принимает на себя первые удары от ухабов и неровностей дороги. Типичное значение давления – от 170 до 250 кПа; если упадет ниже 100 кПа, шина на скорости может соскочить с обода. Впрочем, иногда сознательно оставляют даже меньше, чтобы преодолеть рыхлый снег или песок. А специальные снегоболотоходы используют шины сверхнизкого (10 кПа!) давления. Огромный объем таких колес – воздушных шариков – заодно придает автомобилю плавучесть.

Амортизирующие свойства шин нашли логическое продолжение в пневмоподвесках, где сжатый воздух работает вместо рессор или пружин. Меняя давление в камерах, подвеской можно управлять: седельный тягач, присев на задние колеса, припаркуется точно под полуприцепом; автобус услужливо накренится к инвалидному креслу; фургон не осядет, приняв на борт тонны груза. Пневмоподвески применяют на тяжелых машинах, где их обслуживает штатный компрессор. А еще сжатый до 8000–14 000 кПа газ давно и успешно трудится в королевских подвесках «Ситроена».

СТИХИЯ ВТОРАЯ – ТОПЛИВО

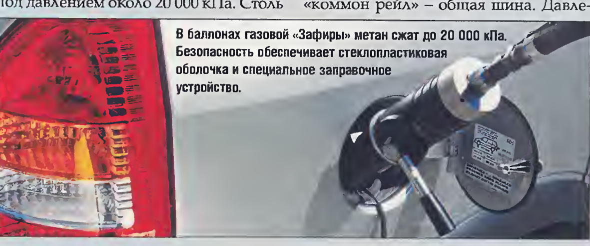
Воздух или азот – не единственные газы, используемые в автомобиле. По мере истощения мировых запасов нефти все важнее для него газы горючие – пропан-бутановая смесь, метан или водород. Разброс давлений здесь чрезвычайно велик. Например, природный метан хранится в сверхпрочных стальных или стеклопластиковых баллонах под давлением около 20 000 кПа. Столь же сильно сжимают и водород, если только его не получают прямо на борту. А вот сжиженная при комнатной температуре пропан-бутановая смесь хранится при вдесятеро меньшем давлении. Удобно? Конечно, вот только сам газ дороже, да и при низких температурах плохо испаряется. Поэтому зимой двигатель приходится чаще пускать на бензине.

В карбюраторном двигателе он поднимается к бензонасосу благодаря разрежению около 30 кПа. Если прохудится на ходу бензопровод, в него станет подсасываться воздух, и водитель, скорее всего, быстро почувствует неладное: мотор заглохнет или станет дергаться под нагрузкой. А вот во впрысковых машинах электронасос в бензобаке или возле него способен развить до 500–700 кПа. Небольшое повреждение трубопровода приведет к орошению всего и вся бензином: добром это не кончится.

В подкапотном пространстве впрыскового автомобиля стоит специальный регулятор, стабилизирующий уровень давления на 300 кПа больше, чем во впускной трубе. Если регулятор давления испортится, собьется вся настройка впрыска, и получить гарантированные заводом параметры уже не удастся.

Иногда, впрочем, давление бензина должно быть значительно больше (до 10 000 кПа). Речь идет о новейших двигателях с непосредственным впрыском топлива в цилиндр. Понятно, что давление в форсунке должно превышать давление в цилиндре, и притом намного. Ведь топливная смесь образуется прямо в камере сгорания всего за несколько миллисекунд до воспламенения.

Особенно важно давление впрыска в дизелях с плохо испаряющимся дизтопливом. Тут существуют две основные схемы. Одна из них – так называемая «коммон рейл» – общая шина. Давле-

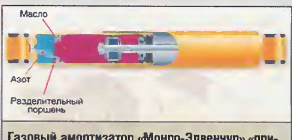

В баллонах газовой «Зафиры» метан сжат до 20 000 кПа. Безопасность обеспечивает стеклопластиковая оболочка и специальное заправочное устройство.

ние в ней достигает 135 000 кПа! Дальше наращивать его не позволяет прочность стали. Еще немного – и рампа начнет раздуваться подобно шарику.

Двигателисты, однако, нашли выход: сжимать топливо в крошечном объеме самой насос-форсунки – до 205 000 кПа, а иногда даже больше. Представляете, каковы требования к материалам!

СТИХИЯ ТРЕТЬЯ – МАСЛО

Нормальное давление этой жидкости настолько важно для работы двигателя, что трудно найти автомобиль, в котором нет хотя бы контрольной лампочки. Давление колеблется в зависимости от оборотов мотора, температуры и свойств масла, износа трущихся пар. Зимой при пуске не редкость 600 кПа, а на холостом ходу летом может быть и 80 кПа.



Газовый амортизатор «Монро-Эдвенчур» «примирил» газовую и масляную стихии. Здесь их разделяет лишь тоненький диск поршня.

Масло, только не моторное, а специальное, широко используют во всякого рода приводах, усилителях, исполнительных механизмах. Например, оно переключает передачи в коробках – причем не только традиционных «автоматах», но и шустрых механических. Ясно, что для быстрого передвижения элементов коробки передач давление должно быть значительным. На сегодня здесь рекорд держит «БМВ-М3 Купе» с коробкой SMG-2. В спортивном режиме на переключение хватит 80 мс при давлении масла 8000 кПа.

В цепном вариаторе «Мультитроник», который применяет «Ауди», давление масла регулируется от 2000 до 6000 кПа, в зависимости от передаваемого крутящего момента, таким образом, чтобы цепь работала на грани проскальзывания.

Никуда не деться без масла особой марки (обычно «Дексрон») и в традиционной автоматической коробке с гидротрансформатором. В ней используют разные величины давлений – для работы турбины, тормозов планетарного механизма, сцепления. Типичные значения – 500–1000 кПа, хотя



В стойках активной подвески «Мерседес-Бенца CL500» нужны 20 000 кПа, иначе не справиться с возникающими тут нагрузками.

на поверхности лопаток турбинного колеса может быть и 3500 кПа. Важно знать, что специальный масляный насос коробки приводится либо от ее вала, либо от двигателя. Без него «автомат» долго не сдюжит. Вот почему, в частности, для буксировки придется изощряться – либо грузить ведущие колеса на эвакуатор, либо отсоединять их приводы.

Не забудем и о гидроусилителе руля, в котором циркулирует тот же «Дексрон». Усилия в рулевом механизме высоки (водители «нив» и УАЗов особенно хорошо это знают), поэтому ГУРу требуется немалое давление (около 8000 кПа в режиме парковки). Его также создает отдельный насос, приводимый от двигателя и забирающий немалую мощность, даже когда автомобиль едет прямо.

Газовая и масляная стихии иногда соприкасаются в автомобиле вплотную. Речь идет об амортизаторах. Поскольку давление масла в них постоянно резко меняется, да еще и температура при работе растет, существует опасность мгновенного вскипания при сбросе давления – своего рода кессонная болезнь амортизатора. Пузырьки воздуха сделают гаситель неэффективным. Выход нашли в постоянном подпоре жидкости сжатым газом – азотом. В амортизаторах для вседорожников «Монро-Эдвенчур» его избыточное давление – 2000 кПа.

Наконец, упомянем активную подвеску купе «Мерседес-Бенца CL», где гидравлика берет на себя колебания кузова частотой до 5 Гц и регулировку дорожного просвета. Чтобы справиться с этой задачей, насос поддерживает давление 20 000 кПа. Потребовался отдельный масляный радиатор, дабы охладить циркулирующую по трубопроводам жидкость.

СТИХИЯ ЧЕТВЕРТАЯ – ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ

Здесь конкретная величина давления зависит от… расстояния между автомобилем и препятствием. Если последнее близко, то возможны и уже упомянутые 20 000 кПа. Создает их водитель с помощью усилителя или… насос. Последний появился в автомобиле вместе с АБС и обеспечивает постоянное давление в гидросистеме, так что электронике остается лишь «щелкать» клапанами. Аналогичное реше-



Гидронасос «Сенсотроника», хоть и развивает высокое давление, не занимает много места.

ние применено в тормозной системе «Дэймлера-Крайслер» – «Сенсотроник», способной индивидуально регулировать давление в тормозных цилиндрах каждого из колес.

СТИХИЯ ПЯТАЯ – АНТИФРИЗ

Давление в системе охлаждения могло быть и «никаким», если бы не стремление сделать ее герметичной и работающей «на грани кипения». Ведь 90–100°С – нормальный режим для двигателя. Специальный клапан в пробке радиатора позволяет давлению вырасти до 50–110 кПа, так что и при 120°С антифриз еще не кипит. При остывании двигателя в системе создается разрежение, и когда оно достигнет 3–13 кПа, другой клапан уравняет его с атмосферным.

* * *

Мы постарались охватить большинство жидкостей и газов, циркулирующих в современном автомобиле, – ведь там, где они, там и давление, то есть «атмосферы», бары, паскали. Относиться к этой величине надо с уважением. Потому что «случайных» атмосфер не бывает – их должно быть ровно столько, сколько необходимо для работы многочисленных узлов и агрегатов. ЗР

ПО ВОДЕ АКИ ПОСУХУ

ДОЖДЕВЫЕ ШИНЫ ОТ «УНИРОЯЛ»

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Над тренировочной площадкой с самого утра повисла радуга – дождевальные установки трудились вовсю. На «пит-стопе» нас ждали новенькие «ауди А-4». Похожие друг на друга, словно близнецы, они отличались лишь обувкой. Журналистам предоставили возможность сравнить новые шины компании «Унироял» с изделиями конкурентов. Похоже, организаторы ничем не рисковали: «РейнСпорт 1» на мокрой трассе действительно вели себя лучше других. В чем же секрет?

Найти оптимальный рисунок протектора для «дождевой» шины не так-то просто. С увеличением ширины покрышки затрудняется отвод воды из пятна контакта. Так, чтобы избежать аквапланирования при движении со скоростью 80 км/ч по 8-миллиметровому слою воды, протектор мотоциклетного колеса должен отводить 6 л воды в секунду, для «жигулевских» колес эта величина составит уже 26 л, а для спортивных – целых 43!

Итак, рисунок протектора, прекрасно работающий на узких шинах, может оказаться абсолютно непригодным для широких. И наоборот, лишние канавки на узком протекторе могут резко повлиять на управляемость не только на мокрой, но и на сухой дороге. К тому же владельцы мощных и дорогих машин весьма взыскательны к внешнему виду покрышки, поэтому конструкторам приходится решать задачу с огромным количеством вводных.

Сверхнизкопрофильную «РейнСпорт 1» (пришедшую на смену «Унироял RTT-2») проектировали с чистого листа. Вначале протектор просчитали на компьютере методом конечных элементов, затем опытные образцы шин отправили на полигон, где под толстым стеклом, вмонтированным в бетон трассы, установлена высокоскоростная видеокамера. Изображения пятна контакта на мокрой и сухой трассах, в поворотах, при торможении и разгоне анализировали на компьютере, вводили коррективы. Так родился запоминающийся W-образный рисунок протектора, эффективно удаляющий воду (рис. 1). Боковые шашки под некоторым углом – при повороте автомобиля из-за увода шины они окажутся параллельны приложенным силам (рис. 2), что благоприятно скажется на управляемости автомобиля. Резиновая смесь – с добавлением кремнезема (силикона), с ним шина лучше цепляется за микронеровности шоссе, что сокращает тормозной путь. Более равномерно теперь распределяется нагрузка в пятне контакта – покрышка стала долговечнее. Наиболее впечатляющий прогресс по сравнению с RTT-2 – в противодействии боковому аквапланированию и в тормозной динамике. При торможении со скорости 100 км/ч новая шина отыгрывает у предшественницы целых 8 метров!

Но переобуться в «РейнСпорт 1» смогут немногие – цена ее вполне соответствует высоким характеристикам, да и типоразмеры соответствующие: от 195/50R15V до 265/35ZR18W. Для тех, кому такая шина не по карману (или не по колесу), «Унироял» предлагает «Ралли 680». Эта покрышка, несмотря на относительно невысокую цену и «отечественные» размеры (от 145/80R13T до 195/65R15T), тоже хороша. Новорожденная обошла свою предшественницу «Ралли 580» почти по всем параметрам. Тормозной путь на мокром покрытии помогли уменьшить кремниевые добавки к резиновой смеси. Сопротивляемость аквапланированию возросла благодаря новому «турбинообразному» рисунку протектора с двумя продольными канавками. Оптимальный наклон шашек и их размер помогли улучшить управляемость и на сухом покрытии. А разрезы на шашках позволили снизить шум и повысить плавность хода. У большинства шин давление на грунт выше в плечевой зоне протектора, а в центральной его части оно значительно меньше. У «Ралли 680» давление почти идеально выровнено по всему пятну контакта. Помимо улучшения управляемости это уменьшает износ и риск усталостного разрушения шины.



Новички неплохи и на сухих трассах: при тестовых заездах в повороте снос передних колес на критической скорости был мягким и прогнозируемым.

Продажа новых шин в России уже идет полным ходом. ЗР



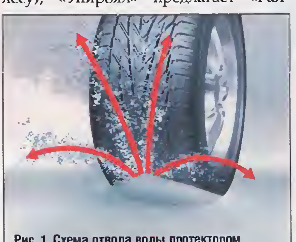


Рис. 1. Схема отвода воды протектором «РейнСпорт 1».

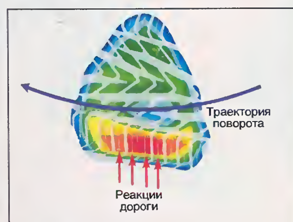


Рис. 2. Распределение нагрузки в пятне контакта «РэйнСпорт 1» при повороте.

БИО, ТЕХНО, РЕТРО... /ЦЕНТР СТИЛЯ

НЕУЕМНОСТЬ ФАНТАЗИИ... В РАМКАХ ДОЗВОЛЕННОГО

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

НАУКА ОДЕВАТЬ

Каким бы технически совершенным, надежным и долговечным ни был автомобиль, сделать популярной внешне непривлекательную машину очень сложно. Особенно в век огромного разнообразия моделей. Конечно, о вкусах не спорят, но приписываемое великому авиаконструктору изречение «некрасивый самолет не может летать хорошо» применительно к автомобилю оборачивается недоверием покупателей к модели спорного дизайна.

Производители строят дизайн-центры на всех континентах и набирают армии стилистов. Но даже самые одаренные фантазеры нечасто нарушают неписаные законы, отступая от рамок «жанра» – назначения машины. Работа автомобильного дизайнера близка ремеслу мебельщика или модельера – потребителю надо угодить! Одни отдают предпочтение комфортным, удобным вещам, другим важно произвести впечатление на друзей и знакомых. Банковские служащие, в полном соответствии с прозвищем «белые воротнички», каждое утро дополняют наглаженный пиджак и белоснежную сорочку строгим галстуком; программисты предпочитают демократичные джинсы и джемперы.

Вседорожник должен быть массивным, «мускулистым», заметным, внушать уверенность в своих, да и хозяина, силах. Представительский седан – олицетворение строгости, солидности, достатка. Отсюда классические, без резких изломов линии и хромированный декор. Ну а спорткарам, помимо мускулов, присуще изящество породистого скакуна. Маленькие автомобили стараются делать более веселыми, одушевленными. Они должны прийтись по душе молодежи и женщинам – напоминать любимую домашнюю зверюшку или старого плюшевого мишку. Одно из последних веяний: «малышей» зрительно укрупняют, оформляют деталями в стиле «старших в роду», максимально приближают форму к минивэнам.



Яркий представитель биодизайна – «Рено-Твинго». Хозяева нередко приделывают к выразительным «глазкам» пластиковые ресницы.

По-настоящему разгуляться дизайнерской фантазии не позволяют ни конструкторы (ведь в эту «скульптуру» надо вставить работоспособные агрегаты), ни технологи (машину нужно делать серийно, причем уложившись в заданную смету), ни законы природы. Последние неумолимы. Похоже, именно аэродинамика заставила дизайнеров БМВ сделать «корму» новой «семерки» столь нетрадиционной для баварцев и спорной с точки зрения чистоты стиля.

Помимо рациональных соображений, представления о красоте диктует капризно-переменчивая мода. Ей покупатели обязаны тем, что в облике машины разных марок подчас имеют много общего.

ПОИСКИ ЖАНРА

Несмотря на видимое разнообразие стилей и пестроту вкусов публики, нетрудно выделить основные направления, в которых движутся дизайнеры большинства фирм.

Значимый в новейшей истории переворот произошел в 90-е годы. Угловатые формы 80-х буквально на глазах скруглили. Все чаще в прессе мелькало понятие **биодизайн**, намекающее на естественное, «природное» происхождение облика автомобиля. Машины стали сравнивать со зверюшками, фары с глазками, а прорези решеток радиатора





«Форд-Тандерберд» – ожившее воспоминание о знаменитой модели 50-х.



Пример «экстремального ретро» – «Крайслер-РТ Крузер».

наводили на мысли об игривой улыбке (или, напротив, грустной гримасе).

В центре внимания модников и модниц оказались «Рено-Твинго» и «Опель-Корса». Эстафету подхватили корейцы, возведя новое направление в абсолют, порой граничащий с абсурдом. Аморфные кузова «Хёндэ-Акцент» или «КИА-Авеллы» стали называть не иначе, как обмылками.

Однако тупиковое, казалось бы, направление дало жизнь таким необычным, даже экстравагантным, машинам, как «Ситроен-Ксара Пикассо» или «Исудзу-Викросс». Последний, кстати, снялся в недавней популярной киноленте «Миссия на Марс», где вполне вписался в образ автомобиля будущего. Может, и правда, «био» еще вернется?

Мода циклична. Резко очерченные – словно работали циркулем и линейкой – линии кузовов 70-х вновь входят в обиход, правда, уже в несколько иной интерпретации. Дух высоких технологий (компьютеры проектируют машины и контролируют людей!) отразился во внешности автомобилей конца XX века.

Одним из предвестников перемен стал «Ауди-ТТ» – ярчайший пример направления **«техно»**. На одной из фотографий первого прототипа ТТ предстал на фоне лаконичных металлических конструкций – в «алюминиевом» интерьере. В противовес биодизайну апологеты «техно», кажется, решили избавиться от форм естественного происхождения. Циркульные кривые, симметрия и нарочитая утилитарность не оставляют сомнений в искусственном, машинном происхождении автомобиля. Этот стиль, правда, в несколько смягченном варианте, присущ и младшей модели «Ауди-А2».

Создателям «Кадиллака-XLR» удалось совместить «техно» с фирменным стилем столетней выдержки.



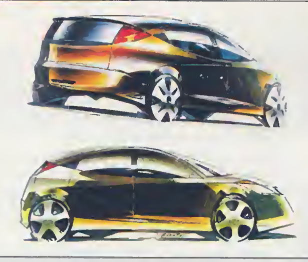
Мощную поддержку новому направлению оказала корпорация «Дженерал моторс». Обкатав на автосалонах несколько технократичных концепт-каров, американцы решились на их производство. Вслед за «кадиллаками» XLR и CTS, которые пойдут в серию в 2002-м, и остальные модели приобретут похожие формы. Вообще, под флагом «техно» сегодня выступают, в первую очередь, американские производители.

Они же породили волну **ретромобилей**, популяция которых растет с каждым годом. Практичность в жителях Северной Америки прекрасно сочетается с сентиментальной тягой к вчерашнему дню. Бесконечные сериалы с одними и теми же героями, римейки популярных фильмов и театральных постановок призваны утолить неослабную ностальгическую жажду. И автомобиль – предмет для американцев культовый – не мог остаться вне этой игры.



Маленький «биологически-мягкий» вседорожник «Сузуки-Джимни» получился немного эклектичным, что не мешает ему находить покупателей.

Эпоха 60-х принесла с собой хиппи, свободную любовь, наркотики, войну во Вьетнаме и... знаменитый «Фольксваген-Жук». С ним долго не могли распрощаться – в Германии уже вовсю штамповали «гольфы», а из-за океана все доносилось уютное жужжание... И вот, спустя три десятка лет, он вернулся! «Нью-Битл» позволил вспомнить молодость тем, для кого первой машиной был «Жук», а внуки смогли приобщить-





Популяризатор «новой грани» - модель «Форд-Фокус».

ся к культу дедушек. Круг замкнулся… или пошел второй виток?

Удачная стилизация на тему легенды 50-х – «Форд-Тандерберд» – тоже нашел немало поклонников. А дитя «ностальгического синдрома» – «Крайслер PT-Крузер» – собирательный образ красавцев 30–40-х годов, расходится немалыми тиражами по обе стороны Атлантики.

В ретрогонку включается и БМВ с новой «редакцией» культового «Мини».

Впрочем, не все идут на поводу у моды. Некоторые стараются сделать нечто действительно новое. «Форду» удалось-таки выработать свой почерк. Своеобразный симбиоз элементов биодизайна и «техно», нашедший отражение в «Фокусе», «Пуме», обновленном «Мондео» и последней «Фиесте», окрестили «нью эдж» – **новая грань.** По «мыльным» обводам «био» словно прошлись ножом, зрительно обнажив неощутимые острые кромки. Теперь примеру «Форда» пытаются следовать многие: например у «Тойоты» появилось понятие «каттинг эдж» – тоже грань, но режущая, как в купе «Селика».

СИНТЕЗ ИЛИ ЭКЛЕКТИКА?

Далеко не все автомобили абсолютно чисты с точки зрения стиля. Ведь работа дизайнера отчасти сродни творчеству драматурга. Настоящая трагикомедия, вызывающая разом искренний смех и неподдельное сострадание, по плечу не каждому. Синтез жанров порой оборачивается провалом, редко – шедевром. Так и одаренные «акробаты» от дизайна создают запоминающиеся, привлекательные модели. Ведь и дизайнерам, и потребителям наскучивает однообразие.

В погоне за оригинальностью легко ошибиться. Фирма «Форд», наверное, надолго откажется от имени «Скорпио». Автомобиль последнего поколения – попытка «подружить» солидность с плавными линиями капота и фарами в биостиле, а также задними фонарями в духе американских «крейсеров» начала 70-х окончилась провалом. Покупатели холодно приняли такую эклектику.

Производители массовых моделей избегают шокировать публику. Потребитель скорее простит не слишком выразительный облик, привлеченный надежностью и невысокой ценой. Ошибиться страшно – и все же случаются такие удачи, как «Пежо-206».

Создатели дорогих автомобилей с именем больше ориентированы на вечное – фирменные стили – нежели на преходящую моду. Примеры: родовая узнаваемость «мерседесов» любого класса; историческая линия «Порше-911», мастерски преломляемая в призме современных моделей; наследственные черты в нынешних «ягуарах».

Породу можно с успехом культивировать даже в нетрадиционных для марки машинах. Дизайнеры «Мерседес-Бенца», создавая А-класс по законам функциональности, с помощью небольших, но заметных деталей – облицовки радиатора, светотехники, дверных ручек – придали компактной машине несомненно «мерседесовский» облик.

Однако, чтобы беречь породу, ее надо иметь. А далеко не каждая компания может похвастаться славной историей.

ГЕРОИ ЗАВТРАШНИХ ДНЕЙ

Если немного очистить нынешние концепт-кары от налета «космического», заметно, что производители все чаще ориентируются на универсальность. Дизайнеры пытаются «поженить» вместимость вагона, комфорт представительского седана, мощь вседорожника, а порой и изящество спортивного купе. Одновременно фирмы обращаются к этакому стилю «унисекс» – вседорожник без агрессивности, спорткупе со смягченными переходами форм, универсал с грацией элегантного седана.

В попытках угодить всем легко утратить оригинальность… Видимо, яркие, запоминающиеся облики так и останутся уделом не самых массовых моделей (впрочем, будут – и есть – приятные исключения). Это вполне естественно – работы прославленных кутюрье, вечерние платья и клубные пиджаки, не могут быть повседневной одеждой большинства. ЗР

«Мерседес» всегда останется «Мерседесом». Даже если это необычный компактный мини-вэн.



ДЕРЗОСТЬ ВДОХНОВЕНИЯ

/КОНЦЕПТ–КАР

ФРАНЦУЗСКИЙ ДУХ ВОПЛОЩЕН В МЕТАЛЛЕ И КОМПОЗИТНЫХ МАТЕРИАЛАХ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

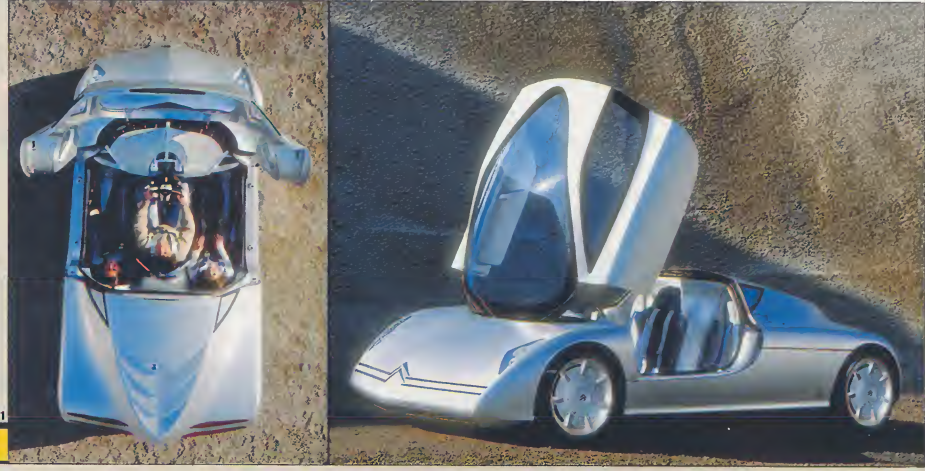
Мастеров ателье «Пининфарина» вдохновили французский национальный характер – в нем сочетаются легкость поэзии с рационализмом философии Декарта – и революционные традиции «Ситроена». Машину, рожденную столь необычным полетом мысли, назвали «Озе» – «Дерзкая».

Из механики «Ситроена» – лишь 194-сильная «шестерка» в блоке с пятиступенчатой автоматической коробкой передач и фирменная гидропневматическая подвеска «Гидрактив» третьего поколения. По мысли создателей «Озе», она отлично гармонирует с «воздушным» обликом машины.

Кузов «Пининфарины» пропитан «ситроеновской» символикой. Дух легендарных моделей DS и SM удачно сочетается с буквой: фары и задние фонари, заостренный «хвост» и стекло кокпита, даже три сиденья под прозрачным колпаком напоминают о шевронах французской фирмы. Мотив полета подчеркивает приборная панель, которой,.. по сути, нет. Вокруг расположенных посредине приборов и традиционного для «Ситроена» односпицевого руля – легкая серая материя, напоминающая крыло или парус.

Скульпторы «Пининфарины» сравнивают свое творение с волшебным ковром-самолетом. Нажав кнопку на брелоке, водитель поднимет прозрачный колпак и шагнет в просторную кабину к непритязательному на вид, но очень удобному спортивному сиденью. За спиной заурчит еле слышно мотор, колпак опустится и экипаж «Озе» устремится в полет на высоте 100 мм над землей.

Но, чтобы отправиться в воздушное путешествие на «Озе», мало любить сказки – нужно уметь их воплощать... Прагматичным технологам и осторожным покупателям еще предстоит проникнуться вдохновенной дерзостью итальянских мастеров. ЗР



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

«Я ПРИШЕЛ ОБЪЕДИНИТЬ ВАС»

В X ВЕКЕ ЭТО УСЛЫШАЛИ ВИКИНГИ, А СЕГОДНЯ «БЛЮТУС» ВЗЯЛСЯ ЗА БЫТОВУЮ ЭЛЕКТРОНИКУ

Еще в 1994 году шведская компания «Эрикссон мобил коммьюникейшн» решила кардинально облегчить жизнь пользователям многочисленных электронных приборов. Цель – связать устройства между собой, не перегружая потребителя разнообразием интерфейсов, применяемых различными производителями.

Поднять такой проект было бы немыслимо без объединения целого ряда фирм в своеобразный «клуб по интересам» – Special Interest Group, на что ушли первые четыре года. Зато дальше все пошло как по маслу: к пяти инициаторам добавились... 1883 участника и в марте 1999 года на свет родился объединенный стандарт «Блютус» (Bluetooth). Кстати, это не просто голубой зуб (буквальный перевод названия), а имя одного из королей викингов X века Харальда Блатанда, переложенное на английский.



«Вианект» - так называется коробочка с необходимыми для монтажа системы деталями.

Уже сегодня серийные приборы, снабженные специальным чипом, могут без проводов обмениваться между собой информацией (одной из первых применила «Блютус» фирма БМВ на своих автомобилях и мотоциклах). Это позволяет легко заменять электронные устройства по мере морального старения, которое происходит значительно быстрее, чем устаревает автомобиль в целом. Сотовый телефон, аудио- и видеосистемы, ноутбук, навигатор, органайзер – изделия разных фирм могут работать дружной компанией, не опутывая салон кабельными соединениями.



На поступивший вызов откликнулась... магнитола.

Кстати говоря, новая технология позволяет таким же бесконтактным способом диагностировать системы автомобиля и корректировать их программное обеспечение. «Блютус» работает на частоте 2,4 ГГц и пока считается недоступным для подслушивания. Быстрая смена каналов – до 1600 раз в секунду – гарантирует высокую помехоустойчивость связи. Каждый чип обладает индивидуальным паролем и может быть выключен из сети.

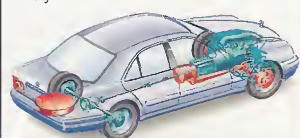
Одним из интересных примеров практического использования новой технологии служит представленный фирмой ELSA (Германия) беспроводной комплект громкой связи для мобильного телефона. Теперь нет необходимости монтировать какой-либо держатель для аппарата и тем более тянуть к нему провода. Более того, можно не снимать его с пояса или не вынимать из чемодана в багажнике. Оказавшись в салоне, «мобильник» сам вступит в радиообмен с кристаллом «Блютус» и обеспечит громкую связь через штатную магнитолу. Само собой, в небольшом блоке, спрятавшемся под панелью приборов, есть микрофон, необходимый для передачи вашего голоса собеседнику и... команд набора номера – мобильному телефону. Интересно, что полный установочный комплект стоит около $320 – ненамного дороже проводных систем. ЗР

КАЖДОМУ СВОЕ

В ОДНОМ АВТОМОБИЛЕ – ДВА МОТОРА И... ДВЕ ТРАНСМИССИИ

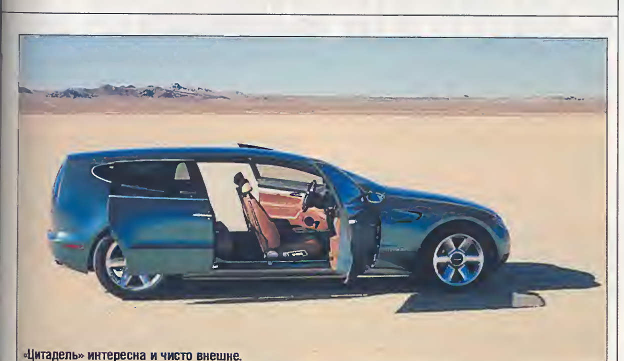
Гибридные машины признаны сегодня весьма перспективными. Хотя электромотору в них отведена лишь вспомогательная роль, система рекуперации позволяет с толком использовать энергию, выделяющуюся при торможении и уходящую в обычном автомобиле на обогрев Вселенной.

Результат очевиден: расход топлива, особенно в городском цикле с частыми разгонами-остановками, существенно сокращается, а вместе с ним и выброс вредных веществ в атмосферу. Но... ничто не дается даром: сложная комбинированная трансмиссия, тяжелые батареи добавляют автомобилю массу, цену и съедают полезный внутренний объем. Не всякий покупатель согласится мириться с этим ради экономии на бензине и чистоты воздуха.



«Хайматик» снаружи – тот же «Мерседес-Бенц» Е-класса.

Перед разработчиками новых машин – «Цитадели» и «Хайматика» – стояла задача по возможности сохранить плюсы гибридного решения, устранив его минусы. Они отказались от раздаточной коробки и устройства, выравнивающего моменты от двух двигателей, заменив все это... дорогой. Итак, электромотор приводит во вращение передние колеса, а бензиновый двигатель – задние. Вот вам полный привод без полноприводной трансмиссии! Механическая связь моторов


«Цитадель» интересна и чисто внешне.

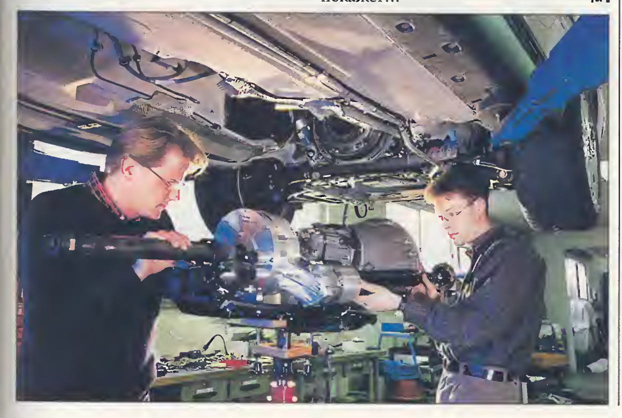
осуществляется «сквозь» дорожное покрытие, а уж электроника позаботится о своевременном и правильном включении того или иного режима их работы. При торможении электромотор превращается в генератор и гонит ток в аккумуляторы. При разгоне его 52 кВт добавляются к 186 бензиновым. Результат – спурт до сотни за 8 с при расходе топлива в городе 8,7 л/100 км и на шоссе – 7,2 л/100 км.

«Хайматик» построен на базе «Мерседеса E-280 4-матик», лишившегося «раздатки» и… запасного колеса. Вместо него в нише прячутся аккумуляторы. Самое интересное в конструкции синхронного электромотора, разработанного «Сименсом», – полый вал, внутри которого проходит… кардан от бензинового двигателя к заднему мосту.

Можно ли считать новые гибриды автомобилями с постоянным полным приводом? Скорее, он подключаемый. Но не водителем, а компьютером. Это происходит на снежных и обледеневших трассах, при резком разгоне, в момент переключения передач…

Как считают разработчики, сумма достоинств новой концепции перевесит в глазах потребителя некоторое удорожание машины. Что ж, время покажет… ЗР

Сборка хитрых трансмиссий: слева – карданный вал к задним колесам, пропущенный сквозь ротор электромотора, справа – к передним, он смещен вбок.



«САМ» – СЕБЕ НА УМЕ

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ИЗ ШВЕЙЦАРИИ ПРЕТЕНДУЕТ НА СОБСТВЕННУЮ НИШУ РЫНКА

В прессе периодически мелькают сообщения об очередных моделях автомобилей на электротяге, но об их широком распространении пока не слышно. Конструкторы из швейцарского города Биля решили, что ключ к успеху – правильная постановка задачи: их экипаж должен всего лишь доставить одного–двух человек на работу и домой. Тогда нет нужды замахиваться на «бензиновую» универсальность – достаточно ограничиться условиями городской езды и дальностью пробега в 50 км. Кроме того, в коротких поездках скромнее требования к комфорту – можно убрать все излишества.


«Сам» не прекрасен, может быть, наружно…

В конструкцию трехколесного «Сама» щедро заложены достижения технологии и техники. Так, например, 15-киловаттный трехфазный двигатель с возбуждением от постоянных магнитов при торможении возвращает энергию в аккумуляторы, шасси выполнено из алюминиевых сплавов, кузов – из полиэтиленовых сандвич-панелей, впервые изготовленных методом центробежного


…Зато идеей красив наверняка! (вид снизу на электрический силовой агрегат).


Панель приборов взята от «Пежо-106»; экипаж сидит тандемом.

литья (красоты, увы, это не прибавило – см. фото).

Получился экипаж снаряженной массой 545 кг, из которых всего 140 кг приходятся на блок свинцовых батарей емкостью 21 А·ч и напряжением 168 В. Поскольку они размещены под полом, центр тяжести получился очень низким – это придало трехколесной машине хорошую устойчивость.

Запаса энергии вполне достаточно для пробега в 50–70 км с двумя пассажирами при максимальной скорости 85 км/ч. Такая величина выбрана не случайно: она дает право при необходимости выезжать на автостраду. А в городе разгон до разрешенных в европейских странах 50 км/ч занимает 7 с. Кстати, машинка прошла необходимые тесты на пассивную безопасность.

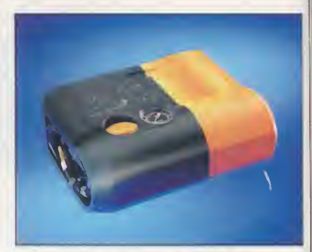
А теперь самое интересное. Стоимость «Сама» 7200 долларов: совсем немного по западным меркам. Полный заряд батарей занимает всего 6 часов, то есть меньше рабочего дня (а за час восполняется 40% емкости), причем для этого достаточно лишь 4 кВт.ч энергии. Это стоит в Швейцарии ровно 1 франк (0,62 доллара), а в Москве обошлось бы в смешные 3 рубля! Напомним: за эти деньги можно проехать до 70 километров.

Тут-то и кроется надежда изобретателей на быстрое и широкое распространение их транспортного средства. Сегодня принимаются заявки на бесплатное тестирование всеми желающими 18 первых «Самов», развезенных по городам Швейцарии. Мол, лучше раз прокатиться, чем сто раз прочитать. ЗР

СУНДУЧОК КОМФОРТА

НА ЗАПАСКУ ДАВНО ТОЧАТ ЗУБ КОМПОНОВЩИКИ: СТОЛЬКО МЕСТА ЗАНИМАЕТ...

Оттого и появляются все новые модели шин, не боящиеся проколов и способные доехать до ближайшей мастерской без воздуха, вместо запаски в багажник кладут баллончик со специальным герметиком...


Это должно заменить запаску, домкрат и, возможно, баллонный ключ.

Свое решение проблемы проколов (редких по нынешним временам) предложил «Континенталь». Его новинка называется «Конти Комфорткит» и представляет собой симбиоз уже упомянутого баллончика и... портативного компрессора. Этот «сундучок» весом 2,5 кг присоединяется шлангом к ниппелю спустившего колеса и запитывается от прикуривателя. Далее все происходит автоматически: загорается подсветка шкалы манометра и «Комфорткит» начинает закачивать герметик из смеси латекса, особой смолы и средства, придающего морозоустойчивость всей композиции. По расчетам разработчиков, запаса должно хватить на четыре года, после чего достаточно заменить опустевший баллончик.

Далее в работу включается компрессор, который за считанные минуты восстановит потерянное давление – и можно ехать дальше.

Удобная новинка экономит в автомобиле 50 л объема и около 18 кг массы, что хоть немного, но снижает расход топлива. А к тому же появляется соблазн не комплектовать авто и... домкратом!

«Комфорткит» как штатное оборудование серийных машин появится в 2002 году, а чуть позже его предложат в открытой продаже всем желающим. ЗР


Пока услугами «Конти Комфорткита» пользуется семья разработчика.

БОЛЬШОЙ ТУРИЗМ /СЛОВА, СЛОВА...





Литера L чаще указывает на комплектацию «люкс», хотя изредка ее используют и для версий с удлиненной колесной базой: например «Ауди-А8 L».

Вчера и сегодня «Гран Туризмо»: один из знаменитых представителей класса «Феррари-250 GT» образца 1968 года и «Ниссан-Скайлайн GT-R» конца 90-х.



ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Какие ассоциации обычно вызывает слово «туризм»? Большинство мысленно вернется на много лет назад и вспомнит поход всем классом за город, вечерние посиделки у костра, песни под гитару... Но заядлым автомобилистам придет в голову совсем другое: они подумают о машинах класса «Гран Туризмо» (Grand Tourismo).

У сочетания букв GT давняя история. Она уходит корнями в 20-е годы, когда стали появляться автомобили с кузовом типа «турист». Их отличали повышенный комфорт (под которым зачастую подразумевали просто наличие дверей), мощные моторы, высокая надежность и приспособленность к дальним путешествиям – бывало, на борту машины размещали по три запасных колеса!

Родиной «Гран Туризмо» принято считать Италию: именно здесь родились родоначальники этого направления – например «Альфа-Ромео 6C 1750 GT», дебютировавшая в гонках в 30-е годы. Постепенно и другие фирмы из Европы, а затем и Америки взяли магическое сочетание в свой арсенал. В разное время мир видел «Лянчу-Аурелия GT» и «Понтиак GTO», «Форд-Мустанг Шелби GT350» и «Альфу-Ромео GTV», «Астон-Мартин DB-4GT» и «Мазерати-3500 GT»...

К 80-м годам мода на словосочетание «большой туризм» стала повальной и утеряла первоначальный смысл. Аббревиатура перешла на более массовые модели; например «Фольксваген» тысячами тиражировал «Гольф» в боевой версии GTI, которую отличала броская внешность, иные настройки подвесок и лишние 20-30 «лошадей».

Наконец, понятие «Гран Туризмо» докатилось и до нас. Первым из отечественных заводов на выпуск «горячих» версий отважился ВАЗ: некоторые «десятки» и «двенадцатые» теперь могут гордиться красующимися на корме индексами, приобщающими их к клану «Гран Туризмо».

Впрочем, не все шли на поводу у всеобщего увлечения. «Ауди», к примеру, обозначает спортивные версии буквой S, а все поклонники БМВ с завистью провожают взглядом грозные «эмки» – «трешки» или «пятерки» отделения «Моторшпорт». С недавних пор чешская «Шкода» использует литеры RS (Rally Sport) в индексах наиболее мощных «октавий».



Шильдик GTI украшает не только «фольксвагены» «Гольф», «Поло», но и малыша «Лупо».

По аналогии с машинами спортивного толка характерные обозначения укоренились и для массовых модификаций: производители, как правило, выносят их на багажник. Например, «Мерседес» и БМВ шифруют буквами класс машины, цифры же позволяют судить о рабочем объеме двигателя.

Кроме того, по шильдику чаще всего можно определить и тип мотора: производители непременно отражают пристрастие автомобиля к дизельному топливу. Например, «Фольксваген» и «Лэнд-Ровер» именуют такие модификации TDi, «Тойота», «Мицубиси» и «Ниссан» – TD (turbodiesel). Впрочем, на корме «Вольво-343» некогда красовались буквы DL, хотя эта модификация была бензиновой... парадокс!

Впрочем, он наглядно демонстрирует условность некоторых обозначений. Подогнать их под единую схему невозможно: ведь каждая фирма, вправе сама решать, какого «титула» достойна та или иная модель. ЗР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

«СИТРОЕН-С3»

Быть или не быть С3? На этот классический вопрос предстояло ответить публике, посетившей три года назад один из наиболее крупных автосалонов – парижский. Тогда на подиуме красовался концепткар С3 «Люмьер», который «Ситроен» обещал запустить в производство, если машина понравится. Парижанам она приглянулась...

Нынешней осенью С3 представили во Франкфурте уже как серийный. По-видимому, он способен потеснить основателя класса – «Фольксваген-Гольф»; а в фирменной гамме симпатичный автомобиль, дизайн которого навеян такими удачными работами дизайнеров «Ситроена», как «Ксара-Пикассо» и С5, займет промежуточное положение между малышом «Саксо» и более солидной «Ксарой».

Высокая круглая крыша (предусмотрен огромный люк) субъективно увеличивает салон, доступ в который открывают двери, распахивающиеся на необычно большой угол в 68°. Впрочем, внутри действительно не тесно: этому способствуют «по-автобусному» высоко и вертикально расположенные сиденья.

В родной городской стихии С3 даст фору многим. Оборудованный электроусилителем руля, автомобиль радует малым радиусом поворота, а электронный «парковщик» поможет сберечь время, нервы и бамперы. Будут довольны и мамы: дополнительное зеркальце заднего вида позволит контролировать неугомонное чадо, а заблокировать задние двери легко кнопкой, расположенной на панели (а не в торце дверей, как обычно).

CITROEN C3

Двигатель – бензиновый: число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1596 см³; мощность «нетто» – 80 кВт/110 л. с. при 5750 об/мин; максимальный крутящий момент – 147 Н·м при 4000 об/мин. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Кузов – 5-местный 5-дверный хэтчбек несущего типа; компоновка – переднеприводная, с поперечно расположенным силовым агрегатом; база – 2460 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3850x1439x1519 мм.



С3 стал одним из первых автомобилей, при разработке которого «Ситроен» тесно сотрудничал с «Фордом». Плодами совместной работы – новыми дизельными двигателями «коммон рейл» – французы гордятся по праву. Из объема 1,4 л им удалось выжать 66 кВт/92 л. с. Кроме этого агрегата, С3 оснащают еще одним дизельным (50 кВт) и тремя бензиновыми моторами (44–80 кВт), впервые появившимися в прошлом году на «Ксаре».

«САНЬЁН-РЕКСТОН»

Корейская фирма «Саньён» возникла на автомобильной карте мира в 1986 году и при поддержке «Мерседеса» занялась разработкой грузопассажирских автомобилей. На внутреннем рынке высоко ценились легковая модель «Чейрмен» и грузовичок «Истана» – аналоги «мерседесов» S-класса и MB100. Международное признание принесли фирме вседорожные модели «Муссо» и «Корандо», появившиеся в середине 90-х. Тем не менее в 1997 году фирма оказалась на грани банкротства и вновь заявила о себе после четырехлетнего затишья, представив очередной вседорожник, названный «Рекстон».

По утверждению корейских дизайнеров, при создании «Рекстона» они поглядывали на такие образчики, как «Лексус-RX300», БМВ X5 и, конечно, «Мерседес» М-класса. Это обусловлено наполеоновскими планами «Саньёна» по завоеванию Европы и Америки, куда планируется экспортировать более 40 тысяч машин. Вседорожник подогнали под самые современные требования к безопасности и токсичности, а также оснастили навигационной системой.

Впрочем, все это было несложно сделать, сохраняя теплые отношения с немецкими партнерами. Проверенные годами бензиновые и дизельный двигатели и коробки передач «Мерседес», полноприводная трансмиссия «Борг Уорнер», как и раньше, входят в число главных достоинств корейских вседорожников.

На сей раз в трансмиссии применили новейшую схему «момент по требованию», обеспечивающую «Рекстону» достойную проходимость. Она объединяет датчики скорости вращения колес, положения дроссельной заслонки и управляемые электроникой дифференциалы; результат ее действия – передача момента к нужному колесу быстро и без «излишков».

SSANGYONG REXTON

Двигатель – бензиновый, число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3199 см³; мощность «нетто» 162 кВт/220 л. с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент – 313 Н·м при 4700 об/мин. Коробка передач – 5-ступенчатая механическая (4-ступенчатая автоматическая); кузов – 5-местный 5-дверный универсал рамного типа; база – 2820 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4720x1870x1760 мм; снаряженная масса – 1862 кг.

«СПИКЕР-С8»

Казалось бы, Голландия – страна, далекая от легкового автомобилестроения. Однако еще в конце XIX века братья Хендрик и Якоб Спейкеры открыли собственную фирму, впоследствии получившую немного видоизмененное название «Спикер».

Начав с изготовления конных экипажей в 1880 году, «Спикер» построил первый автомобиль с двигателем Бенца еще в 1900 году. Вскоре появилась необычная модель 50 HP – первая в мире гоночная машина с приводом на все колеса. Позже братья неоднократно удивляли автомобильный мир нестандартными разработками.

Так, модель «Дастлесс» («Беспыльный») была сделана таким образом, что дорожная пыль не проникала ни в салон, ни в моторный отсек. В 1905 году «Спикер» представил карбюратор, подачу топлива в который водитель мог прекратить при помощи электромагнита, что позволяло существенно экономить бензин на спусках. Во время первой мировой войны «Спикер» переключился на производство... самолетов, а 1922 год ознаменовал дебютом комфортабельной модели С4, созданной под девизом «гарантия на всю жизнь». Однако воспользоваться ею, по-видимому, удалось немногим. Стопятидесятый экземпляр С4 стал последним – в 1925-м фирма закрылась... чтобы воскреснуть спустя 75 лет!



Автомобилисты туманного Альбиона первыми смогли увидеть новую разработку – «Спикер-С8 Спайдер», позже на его базе создали купе «Лавиолетт». Обе спортивные машины рассчитаны на настоящих ценителей: среднемоторная компоновка, настраиваемые подвески из нержавеющей стали со специальными амортизаторами в духе болидов формулы 1, отсутствие каких-либо электронных систем, даже элементарной АБС – все это вызывает уважение знатоков и трепет рядовых автомобилистов.

Уникальна конструкция дверей гильотинного типа: они снабжены электроприводом и установлены на единственном алюминиевом шарнире – «Спикер» получил патент на это изобретение. Откидываясь под углом почти 90°, алюминиевые панели в передней и задней частях машины оголяют шасси, шестиступенчатую механическую коробку передач и двигатель – 40-клапанную

SPYKER C8



V-образную «восьмерку» «Ауди» мощностью 298 кВт/405 л. с. (в версии купе 335 кВт/455 л. с.) «Горячее сердце» позволяет машинам развивать скорость более 300 км/ч, а первые 100 км/ч «спикеры» набирают всего за 4,5 с!

Любопытен процесс производства уникальных, доступных лишь избранным машин: сборку 50 экземпляров ежегодно доверили всего 25 инженерам, каждый из которых отвечает за свой фронт работ.

КОРОТКО

«Тойота» подготовила к выпуску новое семейство популярной «Короллы» (с 1966 года продали более 26 млн. машин). В салоны дилеров поступят сразу пять модификаций: трех- и пятидверный хэтчбек, универсал, мини-вэн и седан, оснащенные бензиновыми моторами объемом от 1,4 до 1,8 л и двумя 2-литровыми дизелями.

До последнего времени БМВ была известна своими автомобилями, мотоциклами и велосипедами. Теперь фирма взялась и за... скейтборды. Модель «Стриткёрвер», по-видимому, метит в тот же класс, что и сами автомобили из Баварии: скейт поступит в продажу по цене не менее 1000 марок.

Большая популярность лимузинов в Штатах заставила «Форд» подумать о выпуске удлиненной версии... циклопического вседорожника «Экскешн». Опыт у фирмы накоплен солидный: по дорогам разъезжает немало стретчей на базе «Линкольна-Таун Кар» и даже нескольких «экспедишн». До последнего времени «Форд» доминировал на рынке лимузинов США, поскольку модели «Джи-Эм» не лучшим образом подходят для переделки.

К 100-летию основателя «Ягуара» сэра Уильяма Лайонса фирма выпустила ограниченную партию моделей XJR 100 и XKR 100 мощностью 270 кВт/368 л. с., выкрашенных в юбилейный цвет «антрацит».

К осени будущего года БМВ подготовит наиболее мощную версию новой «семерки» с индексом 760i. Под ее капотом разместится 12-цилиндровая 6-литровая «восьмерка» с углом развала цилиндров 60°. Благодаря использованию технологий «Вэлвтроник» и VANOS более экономичный по сравнению с моторами конкурентов агрегат развивает мощность 305 кВт/415 л. с. и крутящий момент 600 Н·м.

Весной 2002 года в продаже появится самый экономичный из бензиновых «опелей». Версия «Корсы» с 1-литровым 3-цилиндровым 58-сильным мотором и трансмиссией «Изитроник» позволит удержать расход бензина в пределах 5 л/100 км.

«ФОРД-ФИЕСТА»

В европейском подразделении «Форда» – настроение фиесты, но испанская феерия здесь ни при чем. Просто вслед за обновленными седаном «Мондео» и мини-вэном «Гэлакси» дебютировал созданный с чистого листа «Форд-Фиеста» – последняя из машин модельного ряда, давно требовавшая радикальной модернизации.

Вырвавшихся вперед конкурентов – «ФИАТ-Пунто» и «Опель-Корса» – «Форд» решил побить их собственным оружием. Сохранив фамильные черты, «Фиеста» во многом копирует стиль итальянской и немецкой машин: например щеголяет вертикальными фонарями в задних стойках.

Но кое в чем «Фиеста» стала первопроходцем: по уверению фирмы, новинка вполне подходит на роль... семейного городского автомобиля благодаря просторному салону и объемистому багажнику. Секрет кроется в удлиненной колесной базе и увеличенной ширине и высоте машины.

Необычно звучит из уст создателей и сравнение «Фиесты» со спортивным купе «Пума». Инженеры взяли за эталон поведение «дикой кошки» в поворотах и постарались научить «Фиесту» ездить так же. А вот комфортабельные подвески и тишина в салоне – заслуги «Фокуса»: он также поделился секретами и технологиями с младшей сестрой.

Для активной езды, бесспорно, больше всего подойдет один из 16-клапанных моторов «Дюратек» объемом 1,4 или 1,6 л, сконструированных на основе агрегатов «Фокуса». Неуклонно растет среди европейцев число поклонников дизелей: им адресован экономичный турбодизель «Дюратарг» мощностью 50 кВт/68 л. с., развивающий солидный момент в 160 Н·м. Наконец, наиболее доступные версии «Фиесты» оборудуют бензиновыми 8-клапанниками объемом 1,3 л.

До появления «Фиесты» на дорогах Европы остается два-три месяца. А пока «Форд» интригует, заявляя, что «Фиеста» лишь первая из нескольких новинок малого класса, которые дебютируют в ближайшие полтора года.

FORD FIESTA

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1596 см³; мощность «нетто» – 74 кВт/100 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 143 Н·м при 4000 об/мин. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Кузов – 5-местный 5-дверный хэтчбек несущего типа; компоновка – переднеприводная, с поперечно расположенным силовым агрегатом; база – 2487 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3917x1683x1417 мм; максимальная скорость – 185 км/ч; время разгона до 100 км/ч – 10,8 с; средний расход топлива – 6,6 л/100 км.



«ХОНДА-CRV»

У модели CRV интересная биография: дебютировавшая в 1997 году машина была адресована североамериканским автомобилистам – большим поклонникам вседорожников. Спустя несколько месяцев после начала продаж маркетологи с удивлением констатировали немалый интерес и в Европе к первому самостоятельно разработанному «Хондой» «проходимцу». С тех пор CRV успешно продают по обе стороны Атлантики; эту тенденцию призвана продолжить и машина 2002 модельного года.

Новинка не только заметно крупнее предшественницы, но и, по утверждению «Хонды», функциональнее и комфортабельнее. Общий объем салона вырос на 8%, теперь в нем в общей сложности 21 «тайник» для мелочи, улучшена шумоизоляция, а в багажнике появился отсек, который можно использовать, например, для намокшей на рыбалке одежды.

Не почивали на лаврах и мотористы «Хонды»: 2-литровый мотор уступил место абсолютно новому агрегату с изменяемыми фазами газораспределения i-VTEC объемом 2,4 л. Показательно, что альтернативы единственному силовому агрегату фирма так и не предлагает.

Как и прежде, CRV не предназначена для штурма буераков. Зато построенная на новой платформе машина удобна для большой семьи и неплохо ведет себя на скользких дорогах благодаря сложной полноприводной трансмиссии Real Time 4WD. При необходимости она самостоятельно корректирует подачу «ньютон-метров» к колесам передней или задней оси. В то же время независимые подвески «МакФерсон» всех колес и ставший более жестким кузов обеспечивают CRV на высоких скоростях управляемость легкового автомобиля.



HONDA CRV

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2400 см³; мощность «нетто» – 118 кВт/160 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 220 Н·м при 3600 об/мин. Коробка передач – механическая 5-ступенчатая (4-ступенчатая автоматическая). Кузов – 5-местный 5-дверный универсал несущего типа; компоновка – полноприводная, с поперечно расположенным силовым агрегатом; база – 2620 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4537x1782x1682 мм; расход топлива в условных городском и пригородном американских ездовых циклах – 10,6 и 9,4 л/100 км соответственно.

«ШКОДА-СУПЕРБ»

Дыма без огня не бывает – справедливость этой пословицы в очередной раз подтвердила «Шкода»: упорно ходившие слухи о намерении чешской фирмы выпустить автомобиль среднего D-класса оказались правдой. Теперь модельный ряд, составленный из относительно недорогих, по-европейски качественно собранных «Фабии» и «Октавии», возглавил флагман – «Суперб».

Традиции производства солидных и мощных машин у «Шкоды» уходят в прошлое: в 20–30-х годах ею было разработано пятнадцать моделей с моторами объемом до 6,6 л; одна из шестицилиндровых машин украшала гараж чехословацкого президента в 1925 году. Вообще, в Млада Болеславе любят вспоминать прошлые достижения. Называя новую машину «Суперб», фирма лишний раз подчеркнула преемственность: представительский седан с таким именем уже сходил с конвейера с 1934 по 1949 годы.

Как и младшие модели фирмы, флагман обязан своим рождением концерну «Фольксваген». Даже при беглом взгляде внешнее сходство с «Пассатом» налицо. Впрочем, это, скорее, комплимент чем упрек. Еще никогда автомобиль с эмблемой «Шкоды» не был столь современен и комфортабелен. В активе новинки три варианта бензиновых четырех- и шестицилиндровых двигателей мощностью 85–142 кВт/116–193 л. с., за работой которых следит диагностическая система, сообщая о неисправностях водителю. Предусмотрены и две дизельные модификации: их моторы (96 кВт/130 л. с. и 114 кВт/155 л. с.) оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском «коммон рейл».

Отныне владелец «Шкоды» сможет невзначай обронить в разговоре, что его машина оборудована трансмиссией «Типтроник» с возможностью ручного переключения – все как у солидных «Ауди» и «Порше»!



SKODA SUPERB

На высоте и пассивная безопасность: ее обеспечивают системы электронной блокировки дифференциала EDS, стабилизации ESP и противобуксовки ASR; само собой, имеется и АБС.

Список дополнительного оборудования «Суперб» невелик – многое, например четыре подушки безопасности, зеркала и стекла с электроприводом, розетки, подстаканники и т. п., входит в стандартную комплектацию. А по желанию клиента «Шкоду» оснастят ксеноновыми фарами, дополнительными подушками для защиты головы и «внедорожным» пакетом для загородных поездок.

КОРОТКО

Агент 007 – Джеймс Бонд после долгого перерыва вновь пересядет на автомобиль марки «Астон Мартин». Последний раз за рулем «Астона» Бонд был замечен в 1964 году в картине «Голдфингер». В будущем году начинаются съемки новой, уже двадцатой по счету и пока не озаглавленной серии о похождениях Бонда, за участие в которой модели «Астон Мартин V12 Вэнквиш» фирма «Форд» заплатила более 150 млн. долл.

«Джи-Эм» окончательно решила судьбу марки «Олдсмобил». Автомобилям 2004 модельного года – «Алеро», «Силуэту» и «Браваде» – суждено стать последними под этой маркой, после чего имя «Олдсмобил» уйдет в историю.

В сентябре в Токио «Хонда» представила «Сивик» с гибридной силовой установкой. Оборудованная бензиновым и электрическим моторами машина расходует на 100 км пути в среднем лишь 3,5 л топлива. До конца года гибридный «Сивик» поступит в продажу в Японии, а весной его появления ждут и в США.

За 2000 год в США угнано более миллиона автомобилей: это означает, что каждый день своих авто недосчитывались в среднем 2740 владельцев – 114 ежечасно. Одну из причин столь удручающей статистики удалось установить в ходе опроса на сайте progressive.com. Более 30 % респондентов признались, что уходя оставляют окна машины открытыми; половина опрошенных не запирает двери, а 6% автомобилистов и вовсе периодически забывают ключ в замке зажигания!

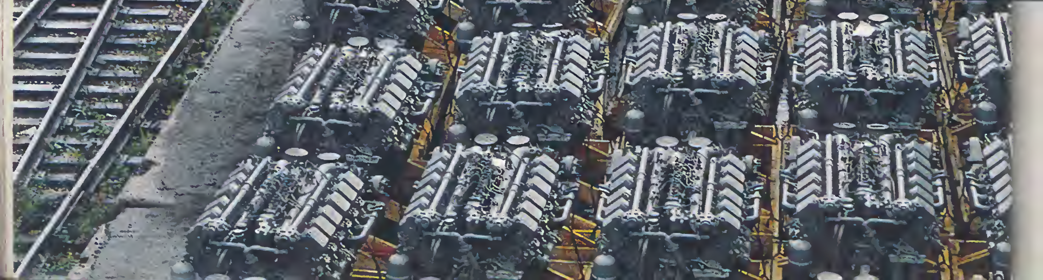
«Тойота» и «Хонда» планируют вскоре внести существенные изменения в конструкцию машин, чтобы максимально снизить для пешеходов вероятность серьезных травм. Например, «Хонда» к 2004 году оборудует все модели, за исключением NSX, особыми амортизаторами в бамперах и капоте.

Фирма «Вебасто», известная прежде всего своими отопителями и люками, представила автомобиль собственной разработки. Таким образом, была решена проблема выбора «носителя» для всех ноу-хау в традиционных для компании областях.

/ПАРАДОКС

ПОЛЦАРСТВА – ЗА МОТОР!

ПОЧЕМУ НАШИ ДВИГАТЕЛИ НЕ УСТРАИВАЮТ АВТОЗАВОДЫ







ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

Если сосчитать моторные заводы в России и прикинуть их проектные мощности, вроде бы хватит двигателей, чтобы оснастить **больше двух миллионов автомобилей (включая грузовики)**. Но почему же тогда буквально каждый автозавод стонет: нет двигателя, нет возможности развиваться…



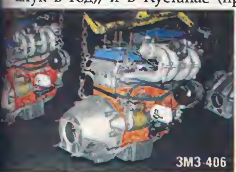
БОЛЬШЕГРУЗЫ НЕ У ДЕЛ

До перестройки главной задачей автопрома считался выпуск грузовиков – их закупало государство для государственных же целей. Ежегодно автопарк страны принимал около 800 тысяч грузовых автомобилей! Их оснащали двигателями несколько моторных заводов: Заволжский делал двигатели ЗМЗ-511, ЗМЗ-513 для грузовиков ГАЗа, ЗИЛ выпускал бензиновые моторы ЗИЛ-130 и ЗИЛ-375, ЯМЗ (ныне АО «Автодизель») специализировался на дизелях ЯМЗ-236, ЯМЗ-238, ЯМЗ-240, ЯМЗ-8401 для МАЗа, «Урала», КрАЗа, БелАЗа и др.

В 80-е годы в СССР приняли программу строительства заводов по дизелизации автотранспорта. И как раз ко времени распада Союза три крупных предприятия были построены: в Ярцево (мощностью 150 тысяч моторов в год, первая очередь – 75 тысяч для автомобилей ЗИЛа), в Горьком, на ГАЗе (75 тысяч штук в год), и в Кустанае (проектная мощность – 40 тысяч штук в год для УралАЗа). Все они были оснащены современным импортным оборудованием, а для Кустаная даже куплена лицензия у фирмы «Клёкнер-Хумбольдт-Дойц». Уже начинали осваивать мощности, как все в жизни страны поменялось. В том числе и потребность в автомобилях.

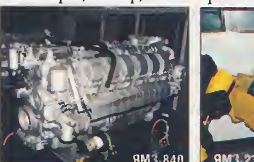
– Большегрузные машины оказались не нужны в тех количествах, в каких их закупали народное хозяйство и армия, – говорит начальник научно-технического управления «АСМ-холдинг» Анатолий Титков. – Выпуск грузовиков катастрофически сократился (в 1990-м – 812 800, в благополучном 2000-м – 186 673 шт.).

Соответственно, невостребованной оказалась и продукция моторных заводов. А их самих ждала горькая судьба. Предприятие в Ярцево остановлено, а ярцевский двигатель заменен созданным ЗИЛом на базе бензинового мотора дизелем, который делают малыми сериями в Новоуральске на ЗАО «УАМЗ».


ЗМЗ-406


ЗМЗ-301


ЯМЗ-7511


ЯМЗ-840


ЯМЗ-236

Кустанайский дизельный оказался в другом государстве, и, хотя завод буквально виден с российской границы, от наших пошлин это его не спасает. Равно как и от местных, казахских экономических трудностей. Справиться со всем этим самостоятельно предприятие не смогло и новенькое, оснащенное по последнему слову техники, легло на дно.

Производство дизелей в Нижнем ждал такой же исход. Выпуск грузовиков сократился до минимума, и 75 тысяч дизелей в год оказались просто не нужны. В 1997 году было принято решение: абсолютно новый завод закрыть, оборудование демонтировáть, а освободившееся помещение отдать СП «Нижегород моторс». В результате завод, успев выпустить несколько тысяч моторов, прекратил существование, СП до сих пор не заработало, грузовики ГАЗ и АМО «ЗИЛ» («Бычок») остались без дизельного двигателя. Говорят, мотор, от которого отказался ГАЗ, вполне подошел бы для нового коммерческого грузовика ЗИЛ. Но, увы… Сейчас москвичи вынуждены ставить на «Бычка» минский тракторный двигатель, что, по мнению руководства предприятия, сильно ограничивает возможности выпуска и перспективу развития этих автомобилей.

Не один миллиард долларов оказался



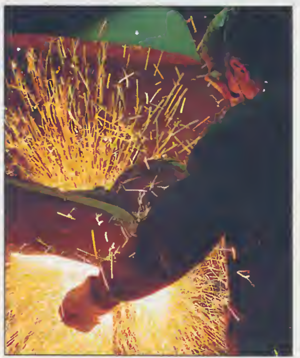


выброшен на ветер (именно так, поскольку о восстановлении этих предприятий речь уже не идет). Кстати, мы не упомянули еще один объект – завод двигателей КамАЗа для грузовых автомобилей, рассчитанный на ежегодный выпуск 250 тысяч моторов! Погорелец-завод восстанавливали уже тогда, когда было ясно, что такие объемы производства не нужны. Почему-то это не учли, и предприятие в Набережных Челнах по-прежнему рассчитано на советские масштабы. При этом в прошлом году моторный завод КамАЗа выпустил немногим больше 30 тысяч двигателей, что далеко от порога рентабельности.

Самым жизнеспособным оказался «Автодизель» в Ярославле: он хоть и сократил объемы производства, но опережает «коллег» – более 50 тысяч двигателей в прошлом году, в нынешнем, после смены собственника (теперь владелец завода – «Сибал») – 32,9 тысячи (за первые семь месяцев 2001 года).

НЕЛЕГКАЯ ДОЛЯ ЛЕГКОВЫХ

Здесь у каждого из производителей тоже был свой поставщик моторов, с лихвой загружавший его мощности. Механосборочное производство АвтоВАЗа, например, способно выпускать до миллиона двигателей ежегодно. Проектная мощность Заволжского моторного завода (ЗМЗ) – 380 тысяч штук, из которых 140 тысяч – старые, для легковых автомобилей. При этом линии по выпуску нового ЗМЗ-406 рассчитаны на 150 тысяч двигателей в год (в нынешнем завод намерен произвести 100 тысяч



штук). Для УАЗа работал моторный завод в Ульяновске (ныне ОАО «Волжские моторы»), способный выпускать около 150 тысяч двигателей в год, а для АЗЛК и «Ижмаша» – подразделение УМПО (Уфимского моторного производственного объединения) – Уфимский завод автомобильных моторов (УЗАМ) мощностью 400 тысяч двигателей в год.

Если, опять-таки, суммировать, то наши моторные заводы вполне могут угнаться за автомобильным производством: потенциал – за **два миллиона двигателей в год!** Но никакой арифметики тут не получается. Продукция российских производителей в большинстве своем устарела, в свое время из-за недостатка средств не создавались и не осваивались новые разработки.

Ульяновский мотор – это модернизированный двигатель «Волги» ГАЗ-21, производство которого было вынесено с ЗМЗ. Двигатель середины 50-х годов, естественно, не соответствует современным меркам. Мотор, выпускаемый в Уфе, – это БМВ конца 60-х годов: с алюминиевым блоком и вставными чугунными гильзами он очень велик и по массе, и по размерам, не технологичен. Естественно, не приходится и говорить о соответствии этих моторов экологическим требованиям не то что Евро II, но и Евро I. А чтобы осовременить производство, требуются огромные вложения.

Конечно, можно возразить, что на АвтоВАЗе и ЗМЗ выпускают более современную продукцию. Только гамма ее не может удовлетворить потребности автозаводов, особенно если думать о перспективе. А она такова: у АвтоВАЗа на подходе семейство «Калины» и новая «Нива», двигателей же, подходящих для этих моделей, в Тольятти не выпускают, к тому же ограничены мощности и по выпуску моторов для переднеприводных автомобилей. В Ульяновске начат выпуск вседорожников УАЗ-3160 и УАЗ-3162, причем новый хозяин предприятия – АО «Северсталь» – намерен сделать ставку на УАЗ-3162, а ульяновский мотор для него слишком слаб. Владельцы «газелей» жалуются на ее недостаточную мощность и хотят не только бензиновый, но и дизельный двигатель, а их нет.

Впрочем, автопроизводители ищут выходы. В Тольятти рассматривают возможность комплектовать «классику» и ВАЗ-1119 двигателями Мелитопольского моторного завода, который входит в АО «АвтоЗАЗ-Дэу». Говорят, корейцы им занимались и теперь он будто бы вполне удовлетворяет высоким вазовским требованиям. МеМЗ, судя по всему, тоже заинтересован в таком партнерстве: несмотря на альянс с «Дэу», дела на заводе не особенно идут

в гору, а чтобы производство было рентабельным, надо увеличивать его объемы. И тут – заказчик с таким потенциалом!

УАЗ обратил свои взоры на ЗМЗ. «Северсталь» приобрела контроль над этим предприятием, и теперь новые модели ульяновцев будут оснащаться заволжским двигателем. На этом оптимизм иссякает.

ГАЗ пытался решить проблему дизеля для «Газели», начав лицензионное производство двигателя «Штайр». Но, поговаривают, новые хозяева не очень верят в перспективу этого мотора на нашем рынке: слишком дорог (на 70% состоит из импортных комплектующих), неремонтопригоден (в нашем традиционном понимании). Так что будущее производства «Штайра» туманно. Ситуация с силовым агрегатом для «Нивы» еще менее ясна.

В общем, по всему выходит, что, несмотря на наличие избыточных мощностей, надо строить новые моторные производства.

ПРОПАВШИЙ ЗАВОД

А куда делся еще один моторный завод – тот, который с середины 80-х начали строить на АЗЛК? Кстати, двигатель, который там должны были выпускать (точнее, семейство), вполне сгодился бы не только для «Москвича», но и для новой «Нивы», и для «Ижмаш-Авто».



ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ В 2000 ГОДУ, штук

БЕНЗИНОВЫЕ	
ЗАО «УАМЗ», Новоуральск	113
ОАО «АвтоВАЗ». Тольятти	757474
в т.ч. на комплектацию другим предприятиям	51913
АО «Заволжский моторный завод»	288233
ОАО «Волжские моторы» (на комплектацию)	89402
УМПО (УЗАМ), Уфа	6890
ДИЗЕЛЬНЫЕ	
ОАО «КамАЗ», Набережные Челны	32925
ЗАО «УАМЗ». Новоуральск	103
АО «Автодизель», Ярославль	50711

В январе 1985-го года вышло распоряжение Совмина СССР о закупке за рубежом лицензии на семейство двигателей 1,7–2,0 литра и строительстве в ПО «Москвич» завода мощностью 240 тысяч (в том числе 80 тысяч дизельных) двигателей в год. Предусмотрены были и средства для этого: 350 миллионов инвалютных рублей (тогда доллар был равен 60 с небольшим копейкам).

– Это должен был быть один из самых современных заводов в Европе, – вспоминает бывший директор строившегося предприятия Владимир Бодянский. – Но с самого начала нас преследовали неудачи. В конце 1985 года «обвалился» инвалютный рубль, потом приказал долго жить Внешэкономбанк, кредитовавший строительство, затем случились инфляция и денежная реформа…

И все-таки к 1996 году завод был готов на 85%. Остальное оборудование было заказано и ждало оплаты. И тут завод постиг удар посильнее, чем любой экономический и политический катаклизм: смена руководства. Новый генеральный директор решил отказаться от окончания строительства моторного производства и закупать двигатели за границей, у «Рено». Громадный корпус предприятия был отдан под СП. Значительная часть новейшего оборудования демонтирована и попросту разворована.

Между тем, завод мог бы выпускать впрысковые двигатели объемом до 2,2 литра, причем несравнимо более современные, чем уфимские, и более дешевые.

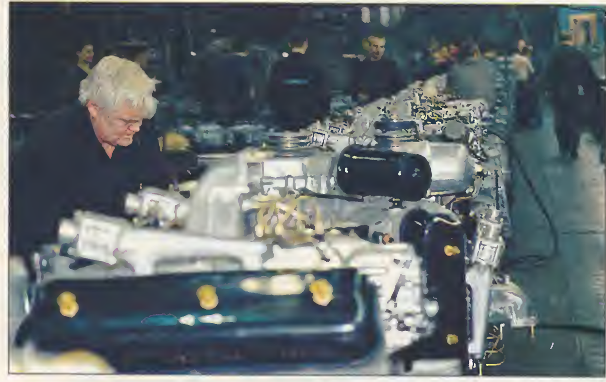
МОТОРЫ В СКЛАДЧИНУ

Впрочем, зачем говорить о том, что не воротишь! Натура у нас широкая: миллиард – туда, миллиард – сюда, дело житейское. Но как дальше-то быть? По всему выходит, что надо еще моторные производства строить, а это встанет в копеечку. Впрочем, похоже, времена, когда проекты открывали и закрывали без особых раздумий, прошли.

Все настойчивее звучат разговоры о необходимости унифицировать автомобильное производство, создавать автомобили на единой платформе, с максимальным использованием универсальных, подходящих для разных моделей, компонентов. Это не только удешевит выпуск продукции за счет увеличения его объемов, но и избавит от необходимости строить для каждого из автозаводов собственные производства комплектующих. В том числе и двигателей.

Действительно, вряд ли найдется хотя бы один из автомобильных заводов (даже таких гигантов, как АвтоВАЗ или поддерживаемый «Сибалом» ГАЗ), которому под силу в одиночку организовать производство моторов. Зато, если автомобильные предприятия объединят усилия... Крупный моторный завод, способный обеспечивать двигателями конвейеры нескольких автосборочных производств, мог бы решить нынешнюю проблему.

Может быть, проект создания такого предприятия – не утопия? Недавно появилась обнадеживающая информация: АвтоВАЗ и «Сибал» обсуждают возможность совместного строительства моторного завода. Поживем – увидим? ЗР



/АВТОПРОМ

«СИБАЛ». ГОД НА ГАЗЕ

ЧТОБЫ СДЕЛАТЬ ХОРОШИЙ АВТОМОБИЛЬ, ЗАВОДУ ПОТРЕБУЕТСЯ ПЯТЬ-СЕМЬ ЛЕТ, СЧИТАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ВИКТОР БЕЛЯЕВ

– Часто в разного рода «годовых отчетах» можно услышать: достигнуты такие-то показатели, завод отказался от бартера... Но людей куда больше интересует то, что касается их непосредственно: лучше ли стали автомобили? Какие новые модели появятся, что изменится в нынешних?..

– Начнем с того, что мы изменили принципы в подходе к качеству продукции, создали около 180 групп качества на заводе. Это не просто контроль на выходе, выискивание брака и т. п. Задача – проанализировать соответствие нашей заводской документации технологии, оборудованию, оснастке и, соответственно, исполнению работ. Те неполадки, которые можно устранить, устраняются сразу же, если нет – разрабатываем программу. В первый месяц работы групп с первого предъявления сдали всего 10–15% продукции! Сейчас мы избавились от дефектов исполнительского характера, на автомобиле, сошедшем с конвейера, можно ехать.

– Серьезное достижение!

– Ирония, конечно, уместна, но совсем еще недавно наши автомобили требовалось дорабатывать, прежде чем «выпустить» к потребителю.

Еще интересная информация: вышел на проектную мощность окрасочный комплекс «Хайден». Красим машины в 11 цветов, причем все цвета – по заказу покупателей.

За год ощутимо улучшили сервисное обслуживание: еще год назад производили собственных запчастей на 25–30 млн. рублей в месяц и на 10–15 млн. брали у смежников. Теперь сами выпускаем на 250 млн. рублей – в десять раз больше! В том же духе можно продолжить и дальше.

Команда менеджеров целенаправленно делает все, что было продекларировано с нашим приходом на ГАЗ. Сказали: будем оптимизировать численность работающих – и достигли этого, причем не сокращая людей. Чтобы предприятие развивалось, нужны молодые кадры. Мы приняли выпускников вузов – они сначала даже не верили, что будут здесь работать, шли слухи о массовых увольнениях. Сейчас молодежи на предприятии становится все больше.

– Это заметно и в цехах: очень много молодых лиц.

– У нас появилась своя товаропроводящая сеть, а ведь год назад мы вообще не контролировали рынок! Дилеры в открытую говорили: Беляев еще придет к нам, встанет на колени – попросит, чтобы мы покупали его автомобили. Надо было в короткий срок научиться цивилизованно продавать свою продукцию. Не предоставлять какие-то льготы, давая одному «солянку», другому «эксклюзив», третьему – одну определенную модель. Да, этим нужно было переболеть, да, было очень тяжело – доходило до того, что скапливалось 20 тыс. автомобилей на складе, а это 100 млн. долларов! Сейчас у нас вся планируемая продукция завода заказана на три месяца вперед, а дилеры стоят в очереди, чтобы аттестоваться на ГАЗе, потому что мы ведем цивилизованный бизнес.

– Или потому, что удалось выкрутить руки дилерам, когда ГАЗ после прихода «Сибала» резко снизил отпускные цены...

– Тут не было никакой игры. Просто год назад отпускные цены ГАЗа были на 40% выше рыночных! «Волгу» завод отпускал за 130 тысяч рублей, а у дилеров она стоила 98 тысяч, разница складывалась из всякого бартера, векселей и прочей ерунды. Завод терпел убытки, надо было менять ситуацию... Вот видите, не обошлось без разговора о нелюбимом вами бартере.

Когда «Сибал» пришел на ГАЗ, все ждали какой-то сенсации. Ее не произошло. Идет планомерная работа.

– А результат? Стало ли производство более рентабельным, например?

– Сейчас мы выходим на затраты 96–98 копеек на рубль товарной продукции. Если за прошлый год убытки были 5146 млн. рублей, то за восемь месяцев нынешнего года они чуть больше 300 миллионов – сократили в 15 раз!

– Показатель, конечно, впечатляющий, но хотелось бы слышать не столько о погашении долгов, сколько о развитии. Чего нам ждать от ГАЗа?

– Первоочередная задача, как я уже сказал, повысить качество (в эту программу до конца 2002 года будет вложено 25 млн. долларов), сократить затраты, расплатиться с кредиторами.

Потом – второй этап: улучшение, модернизация действующего модельного ряда. Рестайлинг «Газели» и «Соболя» – изменения внешние, панели приборов, обивки – на это будет направлено около 8 млн. долларов. Потом последует решение по дизельному двигателю. Не обязательно это будет «Штайр», хотя уже сейчас мы готовы выпускать 1000 таких двигателей в месяц – потребность должен определить рынок. У ЗМЗ есть разработки дизеля, он находится у нас на испытании.

И, наконец, третий этап – создание нового автомобиля.

– А что будет с новой «Волгой»? Пока при нынешней цене ее покупают очень вяло – несколько десятков штук в месяц. А производственных площадей, оборудования под нее задействовано много. Не проще ли отказаться от проекта вообще, ведь в таком виде он явно убыточен?

– А в цехе делать горшки, например... Конечно, автомобиль пока сырой. Но мы занялись этим проектом вплотную. Даже если рынок не примет новую «Волгу» и она не заменит одну из существующих моделей, то все равно в мелкосерийном исполнении модель останется востребована. У нее и тогда будет высокая, как сейчас, цена (а если выпускать по 500 штук в месяц, то снизится до 12 тыс. долларов, но 1000 штук – до 8–9 тысяч), зато и качество будет очень хорошим, как и подобает штучному производству. Сейчас занимаемся доводкой, продаем ГАЗ-3111 только фирмам, с которыми у нас договор об эксплуатационных испытаниях, выясняем и устраняем недостатки модели. Вообще, я считаю этот проект перспективным.

– А СП «Нижегород моторс»? Что-то давно о нем ничего не слышно.

– Сотрудничество с ФИАТом продолжается. Существует ряд совместных проектов вне СП «Нижегород моторс»: это, например, партнерство в производстве коммерческих грузовиков, поскольку «Газель» в общем-то дополняет модельный ряд ИВЕКО. Или перспектива выпуска двигателя «Софим», который адапти-

рован к нашему модельному ряду – подходит и «Волге», и «Газели». Что касается совместной сборки иностранного автомобиля, ей тоже придет черед. Мы никуда от этого не денемся, хотя бы потому, что это дает шанс модернизировать собственное производство, используя мировой опыт.

– И тогда ваши автомобили не будут отставать от иностранных…



…ВСЯ ПЛАНИРУЕМАЯ ПРОДУКЦИЯ ЗАВОДА ЗАКАЗАНА НА ТРИ МЕСЯЦА ВПЕРЕД…

– Мне часто задают вопрос: а можете сделать машину, как «Мерседес»? Конечно, могу. Но цена ее будет 120 тыс. долларов. Потому что все комплектующие надо будет закупить за границей, растаможить, везти сюда и штучно собирать. У нас же сегодня мало компонентов, удовлетворяющих современным требованиям.

– Где же выход?

– Я хочу видеть в поставщиках надежных партнеров, но чтобы при этом они поняли простую истину: или многое им надо менять, улучшать работу, или от их услуг мы откажемся. Чтобы выводить производство на более современный уровень, нужно интегрироваться, создавать глобальные, с единой стратегией, предприятия или вступать в долговременные партнерские отношения.

– И все-таки, можно ли сказать: когда автомобили Горьковского автозавода приблизятся к мировому уровню, пусть не «догонят и перегонят», а будут хорошего качества хотя бы?

– Для этого требуется, прежде всего, системный подход со стороны властей, правительства. В последнее время удалось возбудить интерес к автомобильной промышленности, есть надежда, что состояние дел в отрасли сдвинется с мертвой точки и она начнет развиваться. Предприятия «очистятся», их финансовая деятельность станет прозрачной, производство избавится от всего лишнего. И тогда можно рассчитывать, что через пять-семь лет…

– Остается только пожелать, чтобы ваши прогнозы осуществились.

БЕСЕДУ ВЕЛА **ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ**

ЗА ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ НЫНЕШНЕГО ГОДА МЫ СОКРАТИЛИ УБЫТКИ В 15 РАЗ.



/У СОСЕДЕЙ

В ЛИТВУ ЗА «СЕКОНД-ХЭНДОМ»

ДВА ДНЯ НА РЫНКЕ «ГАРЮНАЙ»

ТЕКСТ, ФОТО / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Скорый поезд «Москва–Вильнюс», не доехав до конца маршрута каких-то 30 км, остановился: государственная граница. И вместо положенных по расписанию 40 минут простоял два с лишним часа. «Такое теперь бывает в каждую среду, четверг и пятницу, – объяснила проводница. – Столько народу в Литву за машинами едет! Стоим на границе по два-три часа пока все, кто везет больше полутора тысяч долларов, их не задекларируют. А таких – полпоезда».

ДЕЛО МАРКСА ЖИВЕТ И ПОБЕЖДАЕТ

В нынешней суверенной Литве все надписи давно уже только на литовском. Исключение – многочисленные микроавтобусы, ожидающие пассажиров московского поезда. На их ветровых стеклах слова по-русски: «На авторынок «Гарюнай». Расположен он в нескольких километрах от города, работает четыре дня в неделю, со среды по субботу. Большая часть пассажиров сразу устремляется сюда, кто-то предпочитает другой крупный рынок – в Мариамполе, третьи выбирают базары поменьше (сегодня в Литве, считай, они в любом городе). У каждого – свой «конек». «Гарюнай» известен относительно новыми и хорошо сохранившимися автомобилями, а вот те, кого интересуют 12-летние «Кадеты», – едут в Мариамполь.

Торговля на Гарюнайском рынке идет бойко – на площадке ежедневно по 800–900 подержанных машин, а цены на самые дешевые способны вызвать восторг нашего автомобилиста. Уже на подъезде к рынку стоят покупатели – высматривают добычу и как коршуны бросаются к понравившейся машине. Другие бродят между рядами часами и днями, долго не решаясь на покупку. Какая-то часть «мерседесов» и «фольксвагенов» осядет в Литве, но большинство обретет хозяев из числа приезжих – отправится в Россию, Белоруссию, Казахстан, на Украину. В «Гарюнае» торговля идет по западным меркам: асфальтированная площадка, солидная охрана, полный сервис услуг при оформлении (на месте) и для отдыха – много кафе, магазинчиков, достраивается специализированная гостиница.

– При оформлении покупки сотрудники милиции и криминалист прямо на месте проверят подлинность документов и номеров, не числится ли машина в угоне, – рассказывает гендиректор Валдас Мацулявичюс. – Это обойдется примерно в 10 долл., но не зазря: в последний год было всего 5–6 попыток сбыть автомобили с перебитыми номерами или по поддельным документам.

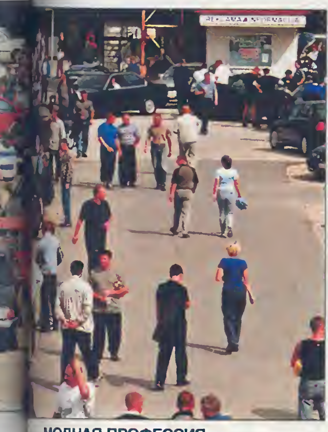
По слухам, недоброй славой в этом смысле пользуется рынок в Мариамполе. Там, по рассказам перегонщиков, работают несколько «фирм», занятых перебивкой номеров и подделкой документов. Даже «такса» известна – 50 долл. за номер на кузове или двигателе, 200 – за комплект документов…

Если понравившийся автомобиль, по мнению полиции, чист – можно с продавцом ударить по рукам. В строгом соответствии со знаменитой марксовой формулой, американские деньги, привезенные из России, будут обменены на товар (автомобиль), который вскоре в Москве или Пензе будет вновь обменен на доллары…

Оформление купли-продажи и выездных документов занимает час-два и обходится в 15–50 долл. Дальше – путь к границе.

Намерение России увеличить таможенные пошлины на подержанные иномарки всерьез напугало здесь тех, кто занят в автомобильном бизнесе. Еще бы – от половины до двух третей проданных на двух крупнейших авторынках машин отправляется не куда-нибудь, а в Россию! По официальным данным, в прошлом году литовские торговцы продали за рубеж 52 тыс. автомобилей на сумму 100 млн. долл. (цифра явно занижена – кто же в наше время указывает истинную сумму сделки: с нее ведь налоги платить…). Так вот, в Россию ушло 29 тыс. машин – на 55 млн. долл., а это значит, что примерно каждая третья-четвертая подержанная иномарка из Европы попадет к нам через Литву! Видимо, в этом году цифры заметно возрастут: россияне стараются не опоздать – на носу новые пошлины.

Валдас Мацулявичюс боится, что российские инициативы погубят на корню литовский автобизнес. А вот его коллега, директор Мариампольского рынка Ю. Бразис, полагает, что все не так уж и плохо – просто придется переориентироваться на более свежие модели, выпуска не позднее 1995 года.



ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ ИНОМАРКИ В ВИЛЬНЮСЕ (в долларах, торг уместен!)				
Модель	**Год выпуска**	**Двигатель**	**Опции**	**Цена**
«Ауди-100»	1991	2,3		1700
«Ауди- А4 Авант»	1997	1,9 ТД	все	11 600
«Ауди- А6»	1997	2,4	типтроник	16 000
БМВ-320	1997	2,0 А/Т	все	10 400
БМВ-523	1998	2,3 А/Т	все	14 600
«Форд-Мондео Караван»	1996	1,8 ТД	все	4900
«Форд-Скорпио Караван»	1998	2,3 А/Т	все	6800
«Хонда-Сивик»	1998	1,4		4500
«Мазда-323»	1998	1,5		5300
«Мазда-626»	1995	2,0		4000
«Мерседес-Е280»	1996	2,8 А/Т	все	15 700
«Мицубиси-Галант»	1997	2.0		7500
«Опель-Астра Караван»	1996	1,4		2700
«Опель-Вектра»	1998	1,8	все	5600
«Опель-Кадет»	1990	1,7 Д		950
«Тойота-Королла»	1998	1,4		4900
«Тойота Лэнд Крузер»	1998	3,0 А/Т 3-дверн.	все	15 000
«Фольксваген-Гольф 3»	1994	1,4		2800
«Фольксваген-Пассат»	1991	1,8		2100
«Фольксваген-Пассат Вариант»	1998	1,8	все	10 2000

МОДНАЯ ПРОФЕССИЯ

Ответ на вопрос, почему именно Литва стала центром автобизнеса на территории бывшего СССР, лежит на поверхности. Она – на пересечении автодорог, ведущих из Европы на восток, причем очень близко к Европе. Скажем, из Каунаса – ежедневно несколько рейсов микроавтобусов до любого из крупных городов Германии. 50–100 дойчемарок, 8–10 часов пути и вы у цели. Мало того, гражданам Литвы виза не нужна.

Сегодня у литовских перегонщиков за плечами – многолетний опыт.

– Десять лет я занимаюсь этим бизнесом, – рассказал 40-летний Виктор (за выставленный на рынке семилетний «Форд-Мондео» с двухлитровым двигателем он просил 2,7 тыс. долл.), – не могу сказать, что безумно разбогател, но семью содержать могу. Давно уже не ищу машины по объявлениям в газетах. Моя специализация – «Мондео». Наладил деловые отношения со многими дилерами «Форда» в Германии, заказываю им автомобиль. Когда появляется то, что я просил, мне звонят. Раньше перегонял сам, сейчас предпочитаю отправлять машины на трейлере – так дешевле. Максимальный доход с проданной машины – 500 долл., но обычно около 200.

И все же время одиночек постепенно уходит в прошлое. Сегодня правят бал на авторынке Литвы фирмы маленькие и не очень. С хозяином одной из них, 30-летним Гедиминасом, познакомился на «Гарюнае». Он не суетился, предлагая покупателям товар, а приехал с инспекцией. Ему принадлежит на рынке целый ряд, который занимают солидные «мерседесы», «ауди» и «фольксвагены». Работает у него 10 человек, есть даже представитель в Москве. В год продает около 120 машин, в основном в крупные российские города. Специализация – «свежие» автомобили престижных немецких марок. Но перепродажа – это только часть бизнеса. После российского кризиса 1998 года спрос на «секонд-хэнд» сильно упал и надо было искать новые источники дохода. Гедиминас организовал ремонтно-восстановительную мастерскую. Немецкие партнеры находят новые, но сильно битые автомобили и направляют их ему в ремонт. В прошлом году из мастерской Гедиминаса в ФРГ вернулось 44 восстановленных автомобиля.

РАСХОДЫ

Не забудьте! Перед поездкой за автомобилем необходимо внести на депозит таможенный залог – 1,5 тыс. евро (если собираетесь ввозить машину с объемом двигателя до 2,5 л) или 3,5 тыс. (если больше 2,5 л). Стоимость билета в купейном вагоне поезда «Москва – Вильнюс» примерно 40 долл. При пересечении литовско-белорусской границы взимается 27 долл. Прикиньте расходы на бензин (в Литве – 0,6 долл. за литр), питание и карманные расходы. Учтите все это, решая для себя – стоит или нет отправляться за автомобилем в Прибалтику.

О таких фирмах мы почти ничего не знаем, зато наслышаны о других, которых сейчас в Литве так много, что восстановление «убитых» иномарок стало чуть ли не национальным бизнесом! Здесь на одного честного мастера приходится пяток таких, которые в старом гараже наведут внешний лоск и побыстрее выпихнут «отремонтированную» машину. То, что она завтра сложится пополам – их уже не волнует. А потому отношение бывалых российских автомобилистов к европейскому «секонд-хэнду» из Литвы соответствующее. И тем не менее каждый день сюда устремляются покупатели и перегонщики со всех концов СНГ – из Москвы (Рязани, Саратова и т. д.). До Вильнюса все же ближе, чем до Берлина, да и визу получить легче (обойдется она всего в 10 долл.). Ну а главное, цены на автомобили в общем-то такие же, как и в Германии, а общаться с продавцом куда проще: русский язык здесь не забыт. ЗР



ПАВЛОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД ПРЕДСТАВИЛ первый образец «полутораэтажного» туристического ПАЗ-5297. Его салон, оснащенный аудио- и видеотехникой, рассчитан на 47 пассажиров и одного гида и оборудован «самолетными» креслами с индивидуальным освещением. Высокая посадка пассажиров позволяет разместить на нижней «палубе» 4,63 м³ багажа. Кузов, близкий по стилю «Авроре», размещается на шасси КамАЗа. С двигателем мощностью 176 кВт/240 л. с. машина разгоняется до 96 км/ч. Тормоза, как и положено, с АБС. Унификация ПАЗ-5297 с серийными автобусами завода позволит достаточно быстро наладить мелкосерийное производство, если, конечно, поступят запросы от потребителей.

СТИЛЬНЫЙ ШАГ



На Волжском автозаводе кадровые перестановки, пожалуй, в самой творческой области. На пост главы дизайн-центра назначен 39-летний Евгений Михайлович Лобанов – автор хэтчбека, седана и универсала «калинового» семейства. Кроме образцов, претендующих со временем на серийное производство, на счету нового главного дизайнера разработка двух представленных ранее концепт-каров – микроавтомобилей «Гном» и «Эльф».

ЛИЗИНГУ ДОРОГА!

АО «ГАЗ» до конца года должен поставить 600 автомобилей ГАЗ-3110 «Волга», «Газель» и «Соболь» в лизинг АО «Мосавтолегтранс», объединяющему около 30 таксомоторных парков Москвы. По условиям соглашения, автомобили предоставляются под 25% годовых с рассрочкой платежа на три года. А в ближайшем будущем ГАЗ рассчитывает продавать в рамках программы «Русское такси» ежегодно 3–4 тыс. автомобилей «Волга» в вариантах «такси», «грузовое такси», «лимузин» и «люкс»; в дальнейшем планируется передавать в лизинг и грузовые автомобили. По мнению руководства АО «ГАЗ», проект позволит со временем продавать по такой схеме до 30% общего объема реализации автомобилей.

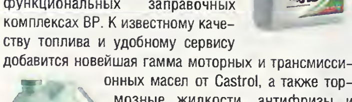
УЛЬЯНОВСК-НА-МЕКОНГЕ

АО «Ульяновский автозавод» планирует с будущего года начать сборку грузопассажирских вседорожников УАЗ-31512 и УАЗ-31514 во Вьетнаме. И. о. гендиректора компании Эдуард Шпаковский сообщил, что договоренность об этом была достигнута на Московском международном автосалоне, а сегодня уже подбирается предприятие, где будет осуществляться сборка (вьетнамская сторона предложила три варианта). Руководители завода считают, что у их автомобилей в Юго-Восточной Азии совсем не плохие шансы для сбыта, и рассчитывают продавать здесь ежегодно до 20 тыс. «уазиков». Возможно, еще одно подобное сборочное предприятие будет организовано в Латинской Америке.

АО «Северсталь» и АО «АвтоВАЗ» подписали программу совместного сотрудничества до 2004 года. Главное место в ней занимает организация производства высокопластичной стали – горячеоцинкованного листа и листа с алюмокремниевым покрытием. Первый предполагают использовать при создании кузовов новых моделей (в первую очередь «Нива-Шеви» и «Калина»), а второй – для производства выхлопных систем и топливных баков.

КУПИМ МАСЛО У БИ-ПИ

Где купить заведомо неподдельный товар? Если речь идет о моторных маслах Castrol, то отныне их можно приобрести в многофункциональных заправочных комплексах BP. К известному качеству топлива и удобному сервису добавится новейшая гамма моторных и трансмиссионных масел от Castrol, а также тормозные жидкости, антифризы и другие фирменные продукты. Компания расширяет каналы сбыта продуктов, а потребитель экономит свое время – каждому свое.



ПРЕССА ВЫБИРАЕТ «КЛАРИОН»

Европейская Ассоциация АвтоАудиоПрессы (ЕСАР), объединяющая ведущие издания Старого Света по автомобильному аудиооборудованию, признала лучшей европейской кассетной магнитолой года модель Clarion AXZ613R. Критерии выбора – характеристики, опции и оптимальное соотношение цена-качество.

Президент компании «Кларион» г-н Ниимура официально заявил, что для продажи на территории России предназначен только европейский ряд моделей – эти изделия сертифицированы, имеют систему RDS и поддерживаются годовой гарантией производителя. Что касается моделей, предназначенных для продажи в США, Канаде и Азии, то, как говорится, претензии не принимаются…

ЯПОНИЯ – РОССИИ



Одна из крупнейших в мире транснациональных компаний, производящих тормозные системы, – «Элайд Ниппон» (Allied Nippon) – теперь пришла и в Россию. Свои тормозные колодки, диски, барабаны, суппорты фирма поставляет на конвейеры «Хонды», «Сузуки», «Мазды», «Тойоты», «Субару». Теперь продукция «Ниппон» будет предлагаться для наших «газелей», «волг» и всех ВАЗов. Фирма обещает строго поддерживать условия гарантий и следить, чтобы не было подделок.

КАК СТАТЬ ПЕРВЫМ

Компания «Шелл» постоянно нацелена на высшие места в рейтинге поставщиков моторных масел в Россию. И вот очередная веха – доля продуктов фирмы достигла 22%, почти на 5% улучшив показатели прошлого года. Какое место? Очевидно: первое. Как удалось? Можно долго рассказывать о соотношении цена–качество, приводить данные независимых тестов. Но есть аргументы куда более весомые. Проведя серьезные исследования на российском рынке, компания решилась... на 10% снизить цену своей продукции. И без того одни из наиболее доступных импортных масел стали покупателю еще ближе. «Минералка» – от 300 руб., полусинтетика – 400–500, синтетика – менее 1000 руб. Берите пример, господа конкуренты.



Стив Девон – глава представительства «Шелл» в Европе.

ПЛАСТИНЫ С КАЛЬЦИЕМ

В продаже появился новый аккумулятор «Катод Кальциум», выпущенный питерским НПО «Катод». Вместо традиционной сурьмы свинцовые пластины укрепляют кальцием. Подобную технологию уже освоили некоторые производители (ЗР, 2001, № 10). Благодаря новому сплаву дистиллированную воду в банки приходится доливать реже, саморазряд аккумулятора ниже, а срок годности, как обещает производитель, не меньше 3–4 лет. Положительные пластины упакованы в конверты-сепараторы, которые препятствуют осыпанию решеток и предотвращают короткое замыкание. Пары электролита наружу не выпустит лабиринтная крышка с встроенным фильтром.



ДЛЯ НАШЕГО «ФОКУСА»

Борский стекольный завод стал первым российским поставщиком комплектующих для строящегося в Ленинградской области предприятия по сборке автомобилей «Форд». Он единственный сегодня в стране производитель автомобильных стекол «триплекс», которые удовлетворяют мировым стандартам. Поставки для «Фокуса» он начнет с боковых стекол.

В представительстве «Форда» сообщили, что до конца года компания планирует заключить еще несколько контрактов на комплектующие. Видимо, речь пока пойдет о деталях сидений, переключателях, проводах, ковриках, брызговиках. В перспективе – электростеклоподъемники, амортизаторы и т. д. По предварительным данным, российский «Фокус» будет стоить процентов на 15 дешевле своего европейского собрата – он продается у нас по цене от 13 тыс. долл. Пуск завода во Всеволожске намечен на конец года.

Премьер-министр Белоруссии Владимир Ермошин не исключил возможности «прямого участия» крупного российского бизнеса в экономике республики. В этой связи премьер сообщил, что в ходе состоявшейся в Минске беседы с главой российской промышленной группы «Сибирский алюминий» Олегом Дерипаской обсуждались «подходы к тому, каким образом придет в Белоруссию российский капитал». На самом деле речь шла о планах вхождения Минского автозавода в холдинг «Руспромавто», контролируемый «Сибалом».



«РиМЕТ» ПЕРЕОДЕЛСЯ! Производитель известной серии автопрепаратов, научно-производственное предприятие «ВМП» сообщает о переходе на новую упаковку. С ноября 2001 года средства «РиМЕТ» и «РиМЕТ-Т» будут выпускаться исключительно в алюминиевых баллончиках – это не только новое дизайнерское решение, но и защита от подделок.



ЗМЗ: $250 МЛН. НА ДИЗЕЛЬ ДЛЯ ТОЛЬЯТТИ

Заволжский моторный завод намерен в ближайшее время заключить с одной из инжиниринговых фирм за рубежом контракт на 10 млн. долл. на разработку нового дизельного двигателя стандарта Евро IV для АО «АвтоВАЗ». В качестве возможных разработчиков рассматриваются австрийская АВЛ и «Рикардо», сообщил и. о. генерального директора ЗМЗ Виктор Клочай. По его словам, ЗМЗ и АвтоВАЗ подписали два протокола об участии моторного завода в программе производства двигателей до 2007 года и согласовали предварительные объемы и цену поставок. ЗМЗ и его крупнейший акционер АО «Северсталь» намерены инвестировать 200–250 млн. долл. в создание в течение шести лет производства дизельных двигателей для новых легковых автомобилей ВАЗ.

ТЕМНОЕ ДЕЛО

МАРТЫШКА К СТАРОСТИ СЛАБА ГЛАЗАМИ СТАЛА

/ЭКСПЕРТИЗА

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН, ДМИТРИЙ ЕРЫГИН



Чтобы там ни говорили, а в темноте ездить противно. Неосвещенное шоссе, разметку еле видно, встречные фарами слепят. Случается, пешеходы через дорогу бегают – попробуй на темной обочине их разглядеть. А может, фары светят как-то не так… Сколько тряпочкой ни протирай, не помогает. Интересно, а не стоит ли их иногда менять? Попробуем разобраться.

Для проверки взяли восемь фар – как новых, так и «бэ-у»: от «восьмерки», «Волги», «Святогора» , «пятерки». Новые, очевидно, из магазина. Старые – сняли с машин, чья родословная нам известна доподлинно. Сравнение тех и других оказалось полезнее, чем предполагалось. Кое в чем нынешние изделия, едва покинувшие стены заводов-изготовителей, неожиданно уступили ветеранам. Неужели правы те, кто говорит о падении автопрома? Да, чуть не забыли. До кучи взяли старенькую пластиковую накладку от «пятой» фары. Интересно взглянуть, что от нее осталось.

САМАРИНЫ ГЛАЗКИ

Для «Самары» – три фары: новая (фото 1) и две старые – 1988 года (фото 2) и 1990 года (фото 3). Все производства «Автосвет» (конкуренты в ЗР, 2001, № 5). Биографии у всех разные. Самая почтенная по возрасту (1988 года) прожила жизнь в «тепличных» условиях: автомобиль практически не выезжал в темное время суток, да и зимой не эксплуатировался. А вот машину с фарой 1990 года гоняли круглогодично. В обеих фарах использовались лампы только рекомендуемой заводом мощности. В третьей на 120-й тысяче (всего их натикало 150) был заменен рассеиватель.

Кто из троих победил? Если хотите подробно, предлагаем взглянуть на таблицу 1. Если квинтэссенцию, пожалуйста.

У двух фар наблюдалось размытие светотеневой границы. В отдельных случаях – с потерей регламентируемой формы (фото 10). Старение фар особенно заметно по точкам, характеризующим дальний свет: освещенность дорожного полотна снижена в среднем в полтора раза. По освещенности в режиме ближнего света у фары 90-го года выпуска наблюдается значительное снижение показателя в точке 75R. У образца 88-го года это значение лучше… чем у новой фары. В точке 50R обе старушки намного обогнали молодежь. Вот что значит старая закалка!

ГЛАЗ «СВЯТОГОРА»

Для «Святогора» взяли две «родные» фары фирмы Hella: новую (фото 4) и не очень – 1998 года выпуска (фото 5). Автомобиль с фарой 1998 года круглогодично эксплуатировался с «родной» лампой. Под-

ТАБЛИЦА 1. ИСПЫТАНИЯ ФАР ВАЗ-2108 (освещенность, Лк)

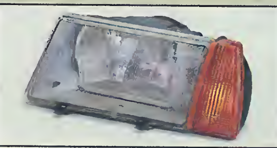
	Норма для серийной продукции	Новая фара	Фара б/у 1988 г. в.	Фара б/у 1990 г. в.
Точка B50L	Не более 0,48	0,32	0,34	0,42
Точка 75R	Не менее 9,6	11,2	12,8	8,8
Точка 50R	Не менее 9,6	11,4	28,8	15,8
Точка 0–0	Не более 0,84	0,84	0,84	0,84
Дальний свет точка H	Не менее 29,0	86,4	50	60
Дальний свет E_{max}	Не менее 38,4	98	58,8	61

1. Фара ВАЗ-2108 (новая).
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 2001.
Пробег / 0 км.



Светотеневая граница нечеткая.
Оценки: ближний свет – «4», дальний свет – «5», ослепление встречных водителей – минимальное.
Общая оценка – «4».

2. Фара ВАЗ-2108.
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 1988.
Пробег / 80 000 км, из них в ночное время – 10 000 км.



Светотеневая граница размыта.
Оценки: ближний свет – «5», дальний свет – «3», ослепление встречных водителей – минимальное.
Общая оценка – «4».

3. Фара ВАЗ-2108.
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 1990.
Пробег / 150 000 км (рассеиватель – 30 000), из них в ночное время – 50 000 км.



Светотеневая граница в норме.
Оценки: ближний свет – «3», дальний свет – «4», ослепление встречных водителей – сильное.
Общая оценка – «3».

4. Фара М2141 «Святогор» (новая).
Изготовитель / Hella, Чехия.
Год выпуска / 2001.
Пробег / 0 км.



Светотеневая граница в норме.
Оценка: ближний свет – «5», дальний свет – «5», ослепление встречных водителей – минимальное.
Общая оценка – «5».

5. Фара М2141 «Святогор».
Изготовитель / Hella, Чехия.
Год выпуска / 1998.
Пробег / 30 000 км, из них в ночное время – 12 000 км.




Светотеневая граница в норме.
Оценка: ближний свет – «5», дальний свет – «4», ослепление встречных водителей – «слабое».
Общая оценка – «5».

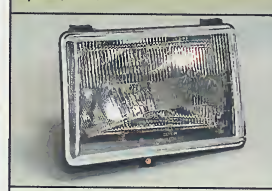
ТАБЛИЦА 2. ИСПЫТАНИЯ ФАР «СВЯТОГОРА» (освещенность, Лк)

	Норма для серийной продукции	Новая фара	Фара б/у 1988 г. в.
Точка B50L	Не более 0,48	0,34	0,4
Точка 75R	Не менее 9,6	17	12,4
Точка 50R	Не менее 9,6	19	23,2
Точка 0–0	Не более 0,84	0,74	0,78
Дальний свет точка H	Не менее 29,0	84,6	49
Дальний свет Emax	Не менее 38,4	102,6	78,6

робности на этот раз в таблице 2. Суть?

Не все так плохо. «Бэушная» фара от «Святогора» показала вполне приличные характеристики и по своим показателям соответствует допуску для серийной продукции – трехлетняя эксплуатация не смогла сильно ее испортить. Качество изготовления и правильные лампы – залог долгой работы фар.

6. Фара М2141, ГАЗ-3110 (новая).
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 2001.
Пробег / 0 км.



Размытая светотеневая граница.
Оценка: ближний свет – «4», дальний свет – «5», ослепление встречных водителей – сильное.
Общая оценка – «4».

7. Фара М2141, ГАЗ-3110.
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 1997.
Пробег / 200 000 км, из них в ночное время – 140 000 км.



Размытая светотеневая граница.
Оценка: ближний свет – «1», дальний свет – «3», ослепление встречных водителей – очень сильное.
Общая оценка – «2».

ОГНИ «ВОЛГИ»

Для «Волги» ГАЗ-3110 тоже взяли двоих: новую (фото 6) и старую – 1997 года выпуска (фото 7). Автомобиль со «старой» фарой работал в качестве такси. За четыре года он накатал около 200 тыс. км. Причем две трети пробега пришлись на темное время суток. Лампы использовались какие попало – на то и такси. Результаты замеров – в таблице 3. Кратко?

Хуже некуда. У «бэушной» фары наблюдается несоответствие светотеневой границы эталонной форме, да и новая оказалась так себе... Старость фары хорошо заметна по точкам, характеризующим дальний свет. Освещенность дорожного полотна снизилась в полтора раза. А в режиме ближнего света у старушки она ухудшилась и того сильнее. Освещенность в точках 75R и 50R упала соответственно в шесть раз и вдвое!

ТАБЛИЦА 3. ИСПЫТАНИЯ ФАР ГАЗ-3110 (освещенность, Лк)

	Норма для серийной продукции	Новая фара	Фара б/у
Точка B50L	Не более 0,48	0,6	0,68
Точка 75R	Не менее 9,6	9,8	1,6
Точка 50R	Не менее 9,6	15,6	4
Точка 0–0	Не более 0,84	0,84	0,84
Дальний свет точка H	Не менее 29,0	72,6	42
Дальний свет Emax	Не менее 38,4	95	62,4

Ну что, подводим итоги? У старой фары в режиме ближнего света в первую очередь ухудшается освещение обочины, в режиме дальнего – общая освещенность дороги. Выходит, их все-таки нужно менять. Причем, в сборе, а не один рассеиватель.

8. Фара ВАЗ-2105 (новая) с накладкой б/у.
Изготовитель / «Автосвет», г. Киржач.
Год выпуска / 2001.
Пробег: у фары / 0 км,
у накладки / 30 000 км.



У новой фары <u>без накладки</u> светотеневая граница немного размыта, угол не соответствует эталонному.
Оценка: ближний свет – «4», дальний свет – «4», ослепление встречных водителей – минимальное.
Общая оценка – «4».
<u>С накладкой:</u> светотеневая граница – отсутствует.
Оценка: ближний свет – «2», дальний свет – «2», ослепление встречных водителей – сильное.
Общая оценка – «2».

ОЧКИ НА «ПЯТЕРКУ»

Для оценки влияния старой пластиковой накладки ее пришлось поискать. Удалось уговорить хозяина старенькой «пятерки» пожертвовать для нас накладки, простоявшие на его автомобиле два года (автомобиль пробежал за это время приблизительно 30 тыс. км). Взамен экспроприированных владельцу купили комплект новых, а со старыми... Правильно, пошли в лабораторию.

Замеры производились с накладкой и без нее. Результаты представлены в таблице 4. На примере автомобиля убедились, что здоровому человеку очки не только не полезны, а да-

ТАБЛИЦА 4. ИСПЫТАНИЯ ФАРЫ ВАЗ-2105 С НАКЛАДКОЙ И БЕЗ НЕЕ (освещенность, Лк)

	Норма для серийной продукции	Фара ВАЗ-2105 без накладки	с накладкой
Точка B–50L	Не более 0,48	0,34	0,48
Точка 75R	Не менее 9,6	8.5	1,94
Точка 50R	Не менее 9,6	15,2	5,4
Точка 0–0	Не более 0,84	0,84	0,84
Дальний свет точка H	Не менее 29,0	68	29
Дальний свет E_{max}	Не менее 38,4	92,6	56

же вредны. При испытании фары с пластмассовой накладкой наблюдалось, в частности, следующее:

1. светотеневой границы нет;

2. в 3–4 раза снижается освещенность дороги в режиме ближнего света (точки 75R и 50R);

3. до двух раз ухудшается освещенность дороги в режиме дальнего света.

Убедили? Дай Бог.

КАК ЭТО БЫЛО

Проверку фар проводят в специализированной лаборатории. В 25 метрах от размеченного экрана на поворотном столе устанавливают струбцину с тремя степенями свободы. К ней поочередно крепят исследуемые фары (фото 9). Питание – от отдельного блока, стабилизированного по напряжению. Стены в лаборатории обтянуты светопоглощающей материей.


9

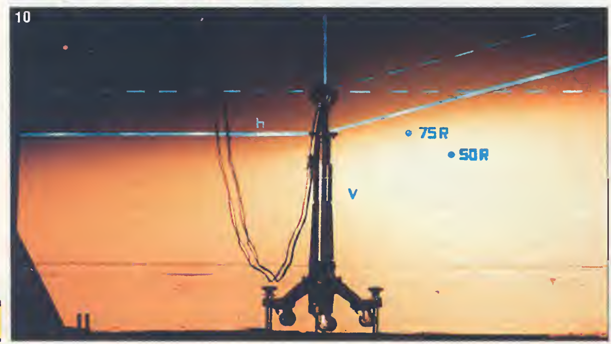
НАША СПРАВКА

Во время инструментального контроля в ГИБДД фары проверяют в основном по светотеневой границе. Контролируют также яркость у правой и левой фары – она должна быть одинакова. Поскольку старение обеих фар идет с одной скоростью, проблем с техосмотром у автолюбителей здесь возникать не должно. Но если на вашей старушке разбито стекло одной из фар, то, вполне возможно, придется поменять оба стекла или обе фары. Иначе асимметрия будет налицо.

Поскольку фару можно закрепить здесь по-разному, результаты замеров теоретически могут плавать. Чтобы убрать возможные разночтения, за базу принимают точку 0–0. Фару ставят так, что значение освещенности в ней оказывается равным 0,84 Лк. Это – наиболее легко достижимое значение в допуске для серийной продукции.

После этого смотрят результаты по всему полю. Для этого снимают показания в интересующих точках, обозначенных на экране (фото 10 и рис. в начале статьи).

В наших таблицах фигурируют данные по нескольким точкам, отвечающим за светораспределение, и общая освещенность – она особенно важна при оценке дальнего света. Правила ЕЭК ООН требуют, чтобы освещенность в точке B50L не превышала 9,48 Лк, а в точках 75R и 50R была не меньше 9,6 Лк. Последние цифры характеризуют ближний свет, в частности освещение правой части дороги и края обочины. Emax – максимальное значение освещенности в режиме дальнего света. Здесь должно быть не менее 38,4 Лк. ЗР



10

/ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ВОЗЬМЕМ ЗА ОБРАЗЕЦ!

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН

Вряд ли надо объяснять, как обычно реагируют фирмы на провал своего продукта в экспертизе ЗР: какое, дескать, вы имели право, кто вам заплатил, ну и так далее. Деловая реакция – пока что исключение. Потому заслуживает добрых слов каждый производитель, умеющий трезво оценить ситуацию и принять нормальные для цивилизованного рынка решения.

В этом году в августовском номере ЗР были опубликованы результаты проверки 23 тормозных жидкостей, и одна из них – «Спектрол Турбо Стоп» – оказалась на голову ниже остальных. Тогда мы лишь могли предположить, что товар поддельный. Позже это подтвердилось.

Представители промышленной группы «Спектр-Авто» обратились в журнал с просьбой предоставить пробу жидкости и указать, где она была приобретена. Немедля посетив этот магазин, «спектроловцы» сами закупили сомнительные образцы и учинили проверку. Результат, как и предполагалось, почти совпал с данными экспертизы ЗР: температура кипения сухой жидкости – около 170°С против требуемых 260°С. На всякий случай перепроверили образцы со своего склада, из цеха готовой продукции, даже из других магазинов… Все в норме – худшая из этих проб закипала при 264°С – куда лучше предписанного стандартами.

Фирма не конфликтовала с продавцами, не подавала в суд, а изъяла у них весь негодный товар, а сам магазин перевела на прямое снабжение со склада фирмы! Мало того, незамедлительно взялись за разработку более эффективных мер защиты от подделки, дабы оградить покупателей от бракоделов. ЗР

ПРИГОДЕН – НЕ ПРИГОДЕН

ПРЕДСТАВИТЕЛЬНАЯ ГРУППА ИЗ 12 ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ НАЧАЛА СДАВАТЬ СЕРЬЕЗНЫЙ И ВЕСЬМА НЕОБЫЧНЫЙ ЭКЗАМЕН

/ЭКСПЕРТИЗА

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН

Охлаждающие жидкости нами проверялись не раз – читатели это наверняка помнят. Мы рассказывали, когда они закипают или замерзают, как воздействуют на резину и металлы. Так что же может быть необычного?

Традиционная проверка на соответствие нашему ГОСТу, хотя и дает обилие полезной информации, пищу для размышления все же оставляет. Скажем, совместимость отечественных охлаждающих жидкостей (далее ОЖ), традиционно именуемых «тосолами», с импортными – антифризами. Или применимость наших продуктов в ненаших машинах. А почему бы и на эти вопросы не попробовать ответить?

Сказано – сделано. Просим авторитетных экспертов, кроме привычного ГОСТа, заняться совместимостью образцов и их пригодностью к иномаркам. Правда, последнее сделать далеко не просто. По двум основным причинам. Другие материалы и – многие, наверное, догадались – необходимость обеспечить нормальную работу керамических уплотнений в помпах, применяемых на зарубежных автомобилях. По сути – речь о смазывающих свойствах ОЖ. Эксперты призадумались, но все-же взялись за работу. А поскольку дело это не быстрое (совместимость требует большого числа опытов, смазывающие свойства – нестандартного подхода), мы решили пока познакомить читателей с первой половиной теста – «стандартной». Основную интригу отложим до следующего номера.

С ЧЕМ ВСТРЕТИМ СЕЗОН

Периодические проверки ОЖ полезны не только, чтобы держать под контролем уже известных производителей, но и для знакомства с новыми продуктами, появляющимися на рынке. Здесь заслуживают интереса «Лукойл», освоивший выпуск антифриза из концентрата BASF, и «Шелл», выпустивший на рынок под своей маркой продукт, производимый у нас, в России. По многочисленным, как принято говорить, просьбам рядом с другими поставили и свой антифриз – «За рулем», который по нашему заказу выпускает один из отечественных заводов.

Теперь о предварительных результатах. Оговоримся сразу: они не содержат исчерпывающей информации для расстановки претендентов «по росту». Этим, как и договаривались, займемся в другой раз. Пока ответим на вопрос – «пригоден – не пригоден». Для этого информации достаточно.

Итак, поехали. Из дюжины претендентов два продукта – концентраты, требующие разбавления дистиллированной водой, остальные – готовы к употреблению. Большинство называют себя антифризами, слово «тосол», видимо, скоро совсем выйдет из обихода. Для концентратов и готовых продуктов требования разнятся (см. таблицу).

Откровенно «левый» на этот раз один, зато какой. Жидкость, произведенная ООО «Газспецресурс» (если верить этикетке), представляет из себя воду с небольшим добавлением этиленгликоля. Иначе трудно объяснить зафиксированные отклонения в плотности, температурах кипения и замерзания. Последняя всего минус 25°С. Случайный сбой в технологическом процессе? Вряд ли. Кроме экономии этиленгликоля, не доложили и присадок. Об этом говорит смехотворное значение щелочности – 0,3 при норме 10 и среднем показателе для остальных 14,9. Наконец, повышенное вспенивание убеждает окончательно – присадок или нет вообще, или ничтожно мало. И хотя этого достаточно для выбраковки, ко второму этапу образец обязательно допустим – страсть как интересно посмотреть, что он покажет.

Из оставшихся одиннадцати продуктов явных подделок нет. Однако у одного из них случился сбой. Как и в одном из прошлых тестов, «Тосол» от ООО «Гелена-Химавто» слегка не дотянул по температурам начала кристаллизации и кипения до заветных минус 40°С и 108°С соответственно. Его результат – минус 37°С и 107°С. А плотность, между тем, в норму укладывается. По-видимому, фирму подвел поставщик этиленгликоля. Кстати, и щелочность у образца высокая (хорошо) при нормальном кислотно-щелочном балансе (pH). По всему видно, присадок не жалели. В общем, при небольшой коррекции техпроцесса выйдет вполне достойный продукт.

ДЕСЯТЬ НЕГРИТЯТ

Да, о двоих рассказали, осталось еще десять. О них можно сказать коротко – претензий нет. Зато есть рекорды. Скажем, «Шелл» поставил абсолютный рекорд по температуре замерзания – минус 66°С (обещал 65). Среди 40-градусных выделились «Равенол» и «Нордикс» – по минус 45°С у обоих. Тот же «Равенол» вместе с «Мобилом» показали высочайшую щелочность (способность нейтрализовывать кислоты) при нормальном уровне pH.

В свою очередь, антифризы «За рулем» и «Мобил» достигли рекордно низкого воздействия на резину. Своеобразным рекордом, который мы не можем проверить, посчитаем работоспособность «Тексако» – гарантия 5 лет или 250 тыс. км. Низкая щелочность этого продукта – не есть его недостаток. Просто он сделан совершенно иначе. Надеемся, во второй части испытаний это себя проявит. Напомним, там нас ждут тесты на коррозию, совместимость друг с другом и проверка смазывающих свойств.

Что ж, до скорой встречи. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ (I ЭТАП)

Изготовитель, цена	Дополнительная информация на канистре	Плотность, г/см³	Температура начала кристаллизации, °С	Температура кипения, °С	Вспениваемость: объем пены, см³; устойчивость, с	Набухание резины, %	Водородный показатель (pH), ед.	Щелочность, см³
Норма по ГОСТу 28084–89	–	1,065–1,085* 1,100–1,150 (концентрат)	не выше –40* не выше –35 (конц. 1:1)	не ниже 108* не ниже 170 (концентрат)	не более 30 не более 3	не более 5	7,5–11,0	не менее 10
ЗАО «Сагоэр» по заказу «Шелл–Нефть», 235 руб.	Температура начала кристаллизации минус 65°С; соответствует ГОСТу 28084–89	1,090 (готовая ОЖ)	**минус 66**	113	15 1,5	0,8	7,54	12
Ravensberger Schmier–stoffvertrieb GmbH, 380 руб.	–	1,082 (готовая ОЖ)	минус 45	110	20 2	0,9	7,44	**29**
S. A. Texaco Belgium N. V., 500 руб.	Срок службы не менее 5 лет или 250 тыс. км пробега	1,070 (готовая ОЖ)	минус 38,5	108,5	18 2	1,1	8,46	5,3
ООО «Лукойл–Пермнефте–оргсинтез», 200 руб.	Изготовлен из концентрата фирмы BASF; соответствует ASTM D 3306, SAE 31034; совместим с ОЖ А40м	1,079 (готовая ОЖ)	минус 44	110	20 2	0,8	8,02	14,6
ЗАО «Дизель–нефте–продукт», 195 руб.	Совместим с ОЖ на основе этиленгликоля	1,077 (готовая ОЖ)	**минус 45**	108	23 2,6	0,8	7,70	11,0
ООО «Полар–Авто», 70 руб.	Обладает эффективными смазывающими свойствами	1,080 (готовая ОЖ)	минус 43	110	20 2	0,7	7,82	11
ООО ПК «Техноком–сервис», 165 руб.	Совместим со всеми ОЖ на основе этиленгликоля	1,078 (готовая ОЖ)	минус 41	109	21 2,5	**0,5**	7,79	12,5
Mobil Oil corporation, 250 руб.	Концентрат	1,132 (концентрат)	минус 39	165	20 2	**0,6**	7,70	**24**
ОАО «Кусковский химзавод», 220 руб.	Концентрат, совместим с импортными антифризами	1,121 (концентрат)	минус 41	178	20 2	1,1	7,91	14,5
ООО «Виал–Ойл», 125 руб.	Применяется для отечественных и зарубежных автомобилей	1,075 (готовая ОЖ)	минус 40	109	25 2	0,7	7,62	12,5
ООО «Гелена–Химавто», 70 руб.	–	1,070 (готовая ОЖ)	**минус 37**	**107**	20 2	0,7	7,84	**17,5**
ООО «Газспец–ресурс, 90 руб.	–	**1,064** (готовая ОЖ)	**минус 25**	**104**	**35** **5**	1,0	7,81	**0,3**

* *Готовая ОЖ.*

НОВЫЕ ПРЕПАРАТЫ – ЧИСТЯТ, МОЮТ, ПОМОГАЮТ…

17 МГНОВЕНИЙ ИЗ ВЕСНЫ

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Осенне-зимняя пора всегда приносит с собой нечто щемяще-грустное – «лес обнажился, поля опустели…» Автомобили в это время выглядят особенно неухоженными как снаружи, так и изнутри. Зато на витринах с фирменными баночками и скляночками всегда весна – автохимию неизменно хочется купить за один только внешний вид.

Исторически сложилось так, что автохимией у нас пользоваться не принято. Как правило, у среднего автовладельца не хватает средств даже на своевременное техническое обслуживание машины – поэтому всякого рода «красивости» в бутылочках вызывают у него понятное раздражение. И все же посмотрим, что умеют семнадцать препаратов, представленных ниже.

Начнем с топливной системы.

Очиститель инжектора REDEX Petrol Injector treatment

Изготовитель / REDEX, ЕЭС
Цена / 93 руб.



Упаковка емкостью 250 мл рассчитана на 250 л топлива. Средство должно предотвращать коррозию в топливной системе, а также снижать износ цилиндро-поршневой группы. Годится для всех типов впрысковых бензиновых двигателей, безопасно для катализаторов.

Присадка к дизельному топливу REDEX diesel treatment

Изготовитель / REDEX, ЕЭС
Цена / 140 руб.

Препарат круглогодичного действия предлагается добавлять в пропорции 20 мл на каждые 10 л дизтоплива. Это должно предотвратить засорение форсунок, снизить шумность двигателя и препятствовать коррозии выхлопной системы. Средство годится для всех дизелей, включая моторы с турбонаддувом.



Добавка в дизельное топливо и очиститель инжекторов STP

Изготовитель / Clorox Car Care, Великобритания
Цена / 55руб.



Русскоязычная инструкция рекомендует применять средство каждые 2000 км. Одна бутылка (250 мл) рассчитана на 40–50 л топлива. Добавка должна уменьшать задымленность и шум, прочищать форсунки, а также удалять нагар и смолистые образования.

Очиститель инжектора STP Fuel Injector cleaner

Изготовитель / Clorox Car Care, Великобритания
Цена / 62 руб.

Бутылку нужно вылить в бак – ее содержимое рассчитано на 50–60 л топлива. Подходит для любых бензиновых двигателей. Изготовитель обещает восстановить мощность и приемистость мотора, а также предотвратить ржавчину и коррозию.



Очиститель топливной системы STP

Изготовитель / Clorox Car Care, Великобритания
Цена / 41 руб.

Инструкция на русском языке. Средство призвано очищать карбюратор и форсунки, препятствовать возникновению ржавчины и отложений, очищать выхлопные газы и т. п. Для этого рекомендуется пополнять очистителем топливный бак каждые 1500 км.



Очиститель инжектора аэрозольный GUNK fuel Injector cleaner

Изготовитель / Сделано в США, изготовитель не указан
Цена / 98 руб.

Пользоваться аэрозольным баллончиком просто – нужно «пшикнуть» им за воздушный фильтр. Средство безопасно для катализаторов и датчиков кислорода.



Очистив топливную систему, переходим к мойке. Сначала займемся карбюратором.



Очиститель карбюратора Carb spray cleaner

Изготовитель / Clorox Car Care, ЕЭС
Цена / 77 руб.

Аэрозольный очиститель карбюратора удаляет грязь отовсюду – с рычажных механизмов, диффузоров, дроссельных заслонок и т. п

Теперь моем двигатель изнутри.

Средство для промывки бензиновых и дизельных двигателей STP

Изготовитель / Clorox Car Care, Великобритания
Цена / 59 руб.



Русскоязычная инструкция предписывает добавлять средство в масло перед каждой его сменой. Промывка нейтрализует кислоты, удаляет шлам, пленки и отложения смол, а также обладает антикоррозионными свойствами. Пользоваться средством просто – нужно прогреть мотор, заглушить его, залить внутрь полную банку (на 3–6 л масла), погонять движок на холостом ходу 15 минут, а затем слить отработку пока она не остыла. Пригодно для любых масел как на бензиновых двигателях, так и на дизелях.

Потом – снаружи.

Очиститель двигателя в аэрозольной упаковке STP Engine degreaser

Изготовитель / Clorox Car Care, Великобритания
Цена / 87 руб.



Годится для мытья любых движков – от автомобильных до тракторных (странно, если было бы иначе). Нужно «погонять» двигатель 5 минут, затем заглушить, нанести зелье на еще теплый моторчик и подождать 10–15 минут. Затем смыть водой – вот и все.

А если нужно что-то смазать…

Смазка силиконовая STP Silicone spray lubricant

Изготовитель / Clorox Car Care, ЕЭС
Цена / 78 руб.



Препарат без цвета и запаха может «сотрудничать» с металлами, пластиками, резиной и др. Удаляет влагу с электрических контактов и обезвоживает поверхности, смазывает механизмы стеклоподъемников, приводные ремни и т. п. Если нужно что-то «почистить», то следует нанести препарат на поверхность и через некоторое время удалить загрязнения и ржавчину. А для смазки, устранения скрипа или вытеснения воды потребуется, чтобы он просто впитался.

Многофункциональная проникающая смазка STP multipurpose lubricant spray

Изготовитель / Clorox Car Care, ЕЭС
Цена / 58 руб.

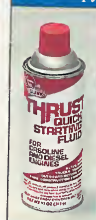


Универсальный препарат «для дома, семьи и автомобилей». Способности «стандартные» – устраняет, вытесняет и освобождает…

А если двигатель не пускается…

«Быстрый старт» GUNK thrust quick starting fluid

Изготовитель / Сделано в США, производитель не указан
Цена / 42 руб.



Согласно описанию «…пригодно для грузовиков, тракторов, автобусов и т. п.» Изготовители рекомендуют «попшикать» препаратом в недра карбюратора или воздухоочистителя в течение 2 или 3 с, затем обычным путем пустить движок. Следует избегать попадания на батарею, электромагниты и электронные компоненты.

Жидкость для пуска двигателей GUNK Instant starting fluid

Изготовитель / Сделано в США, производитель не указан
Цена / 46 руб.



Похоже, что это предыдущее средство, но в несколько ином «костюмчике».

Ну и, наконец, «почистим перышки»…

Средство по уходу за кожей Leather care

Изготовитель / Simoniz, Англия
Цена / 83 руб.



Крем по уходу за кожей, очищает и защищает ее от высыхания и растрескивания. Инструкция уверяет, что средство подходит для большинства кожаных изделий дома и в машине, но все же рекомендует предварительно опробовать его на небольшой поверхности. От себя добавим: поверхность рулевого колеса лучше оставить в покое.

Автополироль «жидкий бриллиант» – Simoniz Liquid diamond

Изготовитель / Simoniz, Великобритания
Цена / 109 руб.



Активное полимерное покрытие обещает защиту до 12 месяцев для всех видов окраски, включая «металлик». Средство спасает от птичьих экскрементов, кислотных дождей, а также «от намерзания, насекомых и ультрафиолета…» Последовательность действий: машину вымыть и высушить, средство взболтать, нанести мягкой тканью, затем располировать.

Очиститель «торпедо» Simoniz Cockpit cleaner

Изготовитель / Simoniz, Великобритания
Цена / 87 руб.



Все просто – взболтать, нанести с расстояния 10–15 см, протереть чистой тканью. Чтобы не забрызгать все вокруг, лучше предварительно нанести средство на тряпочку.

Очиститель многофункциональный Armor All Multipurpose cleaner

Изготовитель / Armor All Products, США
Цена / 98 руб.



Чистит все – и снаружи, и внутри: стекло, пластик, окрашенные поверхности, ковры, сиденья, бамперы, приборные панели. Предупреждение – не давайте засыхать очистителю на обрабатываемой поверхности.

Даже недорогой автомобиль достоин нормального ухода – в большинстве случаев жалкое состояние машин на наших дорогах вызвано обыкновенной неряшливостью их владельцев. Мы привыкаем мыть машины не во дворах, а на мойках – автохимия тоже дождется своего часа.

И если вменить себе в правило регулярно пользоваться хотя бы некоторыми из представленных новинок, то «унылая пора» на наших дорогах, если и не сменится «очей очарованьем», то, во всяком случае, приобретет достойные формы. А там, глядишь, и содержание подтянется… **ЗР**

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

«АНТИЗИМНИЕ» СНАДОБЬЯ

Приятно, когда название препарата содержит конкретную информацию о его назначении. Зимние новинки от Turtle Wax имеют емкие имена – «Антиледин» и «Антисолин». Сразу ясно, что красный флакончик должен бороться со льдом, а синий – с солью.





«Антиледин» предотвращает обледенение стекол во время стоянки на морозе. Пользоваться им просто – вышел из машины, «попшикал» спреем на стекла и – все! А когда автомобиль понадобится вновь, смахните со стекол все «лишнее» – включите стеклоочистители или поработайте щеткой. Препарат работоспособен при морозах до минус 25°С и не содержит масляных добавок – радужных разводов не будет. Средство безвредно для лакокрасочного покрытия, резины и пластика.

«Антисолин» – это зимний полироль, устойчивый к воздействию соли и прочих антиобледенительных реагентов, по которым мы имеем удовольствие передвигаться зимой. Чтобы коррозия не особенно наглела, а кузов наперекор всему еще и блестел, рекомендуется загнать машину в теплое помещение, вымыть ее и высушить, после чего нанести препарат на кузов, дать ему высохнуть и отполировать мягкой тканью. (Попадания «Антисолина» на стекла и пластик лучше избегать.) Обработку желательно повторять каждые 6–8 недель – это, помимо всего прочего, облегчит мойку автомобиля. Кстати, препарат не обязательно хранить дома – он выдерживает температуру до минус 10°С. Цена обеих новинок одинакова – примерно 180–200 руб.



ЗАСУНЕМ «ЕМЕЛЮ» ПОД...

О назначении новинки «Емеля У.К.» от московской фирмы ЗАО «Теплодом» можно догадаться по ее названию. Сказочный Емеля ездил на печке – стало быть, нам предлагают некий обогреватель... Так и есть – перед нами установочный комплект (вот откуда буквы У.К.!) для подогрева сидений легкового автомобиля.

Отличий от лежащих на прилавках «сородичей» у «Емели» довольно много. Большинство изделий имеет откровенно «хулиганскую» начинку – от обыкновенного монтажного провода, который вовсе не предназначен для работы в режиме нагревателя, до неэластичных нихромовых элементов, соединенных скруткой с токоподводящими шинами. При этом, как правило, такие подогреватели должны подключаться через гнездо прикуривателя, что и неудобно, и небезопасно: как обогреть два сиденья и не спалить предохранитель? Поддерживать нужную температуру – тоже проблема: на практике обычно приходится периодически выдергивать штекер из гнезда. Наконец, эстетика – дополнительный коврик на сиденье с торчащим из него кабелем, как правило, выглядит довольно убого.

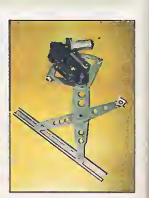
Разработчики «Емели У.К.» применили в качестве нагревателя углеродный материал, запатентовав способ обеспечения надежного контакта с проводами. Комплект устанавливают под обшивку сиденья, поэтому внешний вид салона не изменится. Подключение к бортовой сети автомобиля решено разумно – в комплект поставки входит набор проводов, качественные разъемы и, самое главное, блок управления на полевых транзисторах с индикацией режима. Последний выполнен на базе сдвоенного блока переключателей от ВАЗ-2110 и позволяет выбирать желаемый режим нагрева для каждого из передних сидений.

Несколько омрачает впечатление цена изделия: 1200 руб. для оптовиков это немало. Но если учесть четырехлетнюю «емелину» гарантию и перевести рубли в доллары, то сумма не покажется особенно большой...

НЕ КРУТИМ, А НАЖИМАЕМ

Старооскольское ЗАО «СОАТЭ» освоило производство комплекта «волговских» стеклоподъемников на передние и задние двери. В комплекты входят собственно механизмы, а также жгуты проводов и переключатели. Заводчане гарантируют не менее 30 000 срабатываний изделий до первого отказа, при этом время подъема-опускания стекла составляет 4–5 с. Защита при попытках прищемить чью-то руку обеспечена встроенной биметаллической пластиной – при перегрузке она сработает примерно за 3 с, а восстановится – через 10. Ток потребления при заблокированном стекле «подпрыгивает» с номинальных 8 А примерно





до 15. Кстати, сила подъема стекла составляет около 20 кг.

Замена штатного механического подъемника на старооскольский проходит без каких-либо механических переделок – снял одно, поставил другое... Примерная стоимость комплекта на четыре двери составляет 1800 руб. Изделие поставляется на конвейер ГАЗа.

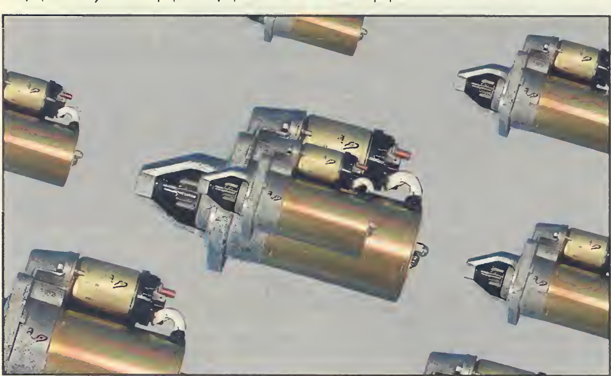
/ЧЕСТЬ МУНДИРА

ПУСК ОТКЛАДЫВАЕТСЯ?..

ЖДИТЕ, КОГДА СДЕЛАЮТ НАДЕЖНЫЙ СТАРТЕР

ТЕКСТ / ФЕДОР МАСЛОВ

Эту историю мы начали рассказывать в прошлом номере («Стартер, еще стартер!»). Легкую панику среди российских автомобилистов на этот раз посеял массовый выход из строя стартеров с планетарными редукторами для переднеприводных ВАЗов. Для владельцев машин «десятого» семейства это стало почти катастрофой – альтернативы стартерам КЗАТЭ нет, а купленное в магазине изделие служит от нескольких дней до нескольких недель. Журнал направил запросы на ВАЗ и собственно КЗАТЭ. И вот пришли долгожданные ответы.



С первых строк письма из Самары, где дважды орденоносный завод имени Тарасова делает злополучные стартеры, перехватывает дыхание: *«Ситуация по отказам стартеров 5702.3708 для автомобилей ВАЗ-2110 и их модификаций держит нас в постоянном напряжении».*

Слышите, владельцы «десяток», не вам одним плохо.

«Еженедельно наши специалисты выезжают на ИТЦ «АвтоВАЗтехобслуживание» в г. Тольятти для анализа возвращенных стартеров ...Анализ дефектов проводится по согласованной с АО «АвтоВАЗ» «Методике оценки».

«Основная масса дефектов стартеров происходит…» – вот здесь помедленнее – *«…из-за нарушений режимов эксплуатации…»* – читай, мы, завод, ни в чем не виноваты! Смотрим дальше, кто же виноват: *«…а именно по причине длительной работы стартера во включенном состоянии в зацеплении с венцом маховика. Данный дефект происходит по причине заклинивания замка зажигания в положении «Стартер».*

Ну что, понятно, отчего стартеры летят? Но это еще не все – оказывается, есть причины куда серьезнее.

«Хочу также обратить ваше внимание, что нам идут телефонные звонки из различных городов страны с жалобами на то, что автомобилисты меняют подряд 3–5 стартеров, а они выходят из строя. Это говорит о том, что обслуживание машин происходит где попало».

Во как! Если летят подряд три–пять стартеров (завод об этом знает!), виновато обслуживание «где попало». А может, еще что-нибудь? Например, «механические противоугонные устройства на колонку рулевого управления». По мнению специалистов КЗАТЭ, *«…в этом случае, как правило, на автомобиле происходит выход из строя нескольких стартеров подряд».*

Усекли? Виноваты замки зажигания, обслуживание где попало и механические «противоугонки»! Следует проникновенный финал: *«Мы рады, если сумели внести ясность в сложившуюся ситуацию».* Ясности пока нет, но все равно спасибо.

Еще интереснее читать инструкцию по пользованию стартером, которую дают на официальных СТО. Вот краткие выдержки:

«Вы приобрели стартер… нового образца… Это изделие… существенно отличается от стартеров, применяемых ранее… обеспечивает быстрый пуск… конструкция предъявляет более жесткие требования… КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ СТАРТЕР БОЛЕЕ 2–3 СЕК. Следующее включение проводить через 1–1,5 минуты, <иначе> стартер перегревается и выходит из строя… Данная поломка НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАВОДСКИМ БРАКОМ… ВОЗВРАТУ И ОБМЕНУ НЕ ПОДЛЕЖИТ». С такой формулировкой завод себя в обиду не даст – на замену по гарантии не рассчитывайте!

Дрожащими руками открываем инструкцию на автомобиль ВАЗ-2110. В разделе «Пуск двигателя» читаем: «Включать стартер более чем на 10–15 с не рекомендуется».

Но позвольте: кто выдал сертификат и разрешил производство «двухсекундных» стартеров, если автомобиль, для которого они предназначены, допускается заводить 10–15 с? К счастью, на этот вопрос ответил сам АвтоВАЗ.

«Дефекты стартера 5702.3708, которым комплектуются автомобили семейства 2110, нам известны и связаны с **несоблюдением технологии** изготовления коллектора якоря стартера **на заводе-изготовителе**. Кроме того, выходу из строя стартера **способствуют производственные дефекты замка зажигания**».

Итак, на ВАЗе (очевидно, помня собственные рекомендации по пуску) проблему оценили более самокритично, признав упущения смежников. А дальше? «Для исключения указанных дефектов заводом-поставщиком проводится работа по совершенствованию технологии изготовления коллектора стартера и повышению точности сборки замка зажигания. Срок внедрения указанных мероприятий – конец 2001 г.».

Теперь нам остается решить, какой из двух ответов больше похож на правду. Нам кажется – последний. Выходит, КЗАТЭ просто защищает честь мундира? Не поздновато ли... ЗР

С ТОТОШЕЙ И КОКОШЕЙ

/ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ

ПРОТИВОУГОННАЯ СИСТЕМА – НАДЕЖНОСТЬ ПЛЮС СЕРВИС...

ТЕКСТ / МИХАИЛ ПИТЕРСКИЙ

В семейство крокодилов входят аллигаторы: миссисипский и китайский. Так говорит современный словарь.

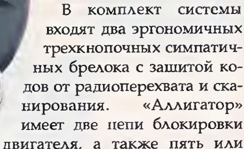
«Аллигатор» серии L – это надежнейшая система охранной сигнализации для автомобилей, придуманная в России и производимая на Тайване. Так говорят автомобилисты.

Сравнивать различные типы «охранок» между собой – занятие неблагодарное. Какая система лучше – с 35-ю функциями или, скажем, с 41-й? Дело же не только в цифрах, куда важнее надежность! Поди знай, сколько из заявленных функций понадобится мне на практике, а вот безотказность системы нужна постоянно, в любую погоду и при любом климате. И только имея полную уверенность, что в ста случаях из ста система будет правильно реагировать на мое прикосновение к кнопочкам брелока, можно подумать о сервисных функциях и комфорте. А если дело дойдет до монтажных работ, то хотелось бы не ведать проблем, связанных с конкретной моделью автомобиля – дескать, на ВАЗ поставить можно, а вот на «Нексию» – лучше не надо.

Если подходить к выбору системы подобным образом, то пройти мимо новых «аллигаторов» почти невозможно. В активе – общепризнанная надежность, отменный «сервис» и «всеядность» при установке: нужно же соответствовать собственному названию. При этом четыре модели семейства L едины в идеологии – в них применены мощные процессоры, обеспечивающие программирование огромного числа функций системы и, что особенно интересно, характера сигналов на входных и выходных проводах центрального блока. Это позволяет «сконфигурировать» систему под нужное применение при минимальном числе проводов и обеспечить достаточную скрытность установки.

Приведем несколько примеров. В традиционных «сигналках» есть провод редко применяемого плюсового триггера двери (его используют на «волгах» и на некоторых «фордах», поскольку с дверных концевиков этих машин идет плюсовый сигнал). Понятно, что при установке на любую другую машину его просто обрезают за ненадобностью, но клиент уже за него заплатил! А вот в «аллигаторах» любой из этих «ненужных» проводов программируется так, что вы получаете возможность запирать все двери от водительского места. Более того, «Аллигатор» L-730 при постановке на охрану сможет закрыть не только любой дверной замок, но также окна и люк. А дополнительный канал позволит, к примеру, открывать багажник в режиме охраны – машина при этом не «заорет»... Аналогичным образом можно организовать дистанционный пуск двигателя, периодический прогрев мотора зимой, включение кондиционера, блокировку стартера и многое другое. Однако не изобретайте при этом велосипед – многие полезные функции уже реализованы в «аллигаторах» без привлечения дополнительного канала! В частности, при желании вы можете раздельно открывать водительскую дверь и все остальные...

Вполне возможно, что все предлагаемые «аллигаторами» функции вам и не понадобятся, однако разработчики подстраховались по максимуму. Их «рептилии» имеют автоматическую защиту от ложных срабатываний, обеспечивают раздельное программируемое запирание и отпирание дверей при включении и выключении зажигания, а также умеют в течение 45 секунд ожидать запирание двери после включения охраны. Последнее обстоятельство понравится владельцам вазовских «десяток» – они смогут совместить функцию плавного гашения плафона с работой штатного иммобилайзера. А самые дорогие «аллигаторы» могут охранять автомобиль с работающим двигателем, «правильно» сотрудничать с пейджером и многое другое.



В комплект системы входят два эргономичных трехкнопочных симпатичных брелока с защитой кодов от радиоперехвата и сканирования. «Аллигатор» имеет две цепи блокировки двигателя, а также пять или шесть независимых зон охраны, которые автоматически диагностируются и при необходимости «обходятся» при включении охраны. Режим «Valét» активизируется с переключателя или с брелока – предусмотрена функция напоминания об этом режиме. Обладатель системы вовремя получит предупреждение о разряде батарейки. В общем – возможностей хватит на всех...

Выбирая для защиты своей машины «Аллигатора», не забывайте главное – неквалифицированная установка системы на автомобиль мгновенно сведет на нет все ее потенциальные преимущества! Халтурно прикрученный провод или окисленный контакт сразу «перекроют кислород» микропроцессору со всеми его возможностями, превратив сложное изделие в бесполезную игрушку. При этом недовольство «Аллигатора» тут же скажется на его хозяине – представьте себе не слушающуюся брелока заблокированную машину, когда «назад пятьсот – пятьсот вперед»... Впрочем, грамотный установщик таких проколов никогда не допускает, а схемотехника, заложенная в современных «Кокошу» и «Тотошу», позволит им пережить охраняемый автомобиль... |ЗР|



/ВЫБИРАЕМ С УМОМ

«КОРСА» В ТРЕТЬЕМ КОЛЕНЕ

ТЕКСТ, ФОТО / АЛЕКСАНДР БУДКИН

«Опель-Корса» дебютировал в 1983 году. С тех пор по миру разбежались почти девять миллионов таких машин. В 1993 году появилось второе, а осенью 2000 года – третье его поколение. Выпускается с кузовом трех- и пятидверный хэтчбек. В Россию поставляется с бензиновыми 16-клапанными двигателями 1,2 и 1,4 л, мощностью 55 и 66 кВт (75 и 90 л.с.).



СКОЛЬКО СТОИТ

За трехдверную «Корсу» в базовой комплектации с двигателем 1,2 л официальные дилеры просят $12 200. Недешево? Как посмотреть. «Породистый» автомобиль с хорошей репутацией, недурно укомплектован. В стандартный набор входят кондиционер, подушка безопасности для водителя, иммобилайзер, аудиоподготовка, центральный замок. Отметим другие полезные особенности: атермальное остекление, электрический усилитель руля, 14-дюймовые колеса – на наших дорогах они весьма кстати. Наконец, специально для России – адаптированная подвеска и противопыльный пакет (читай – дополнительные уплотнения). Теперь цена не кажется большой? Тогда продолжим. Желание иметь пять дверей вместо трех будет удовлетворено за $400, более мощный двигатель – $500, и то и другое сразу – $800 (сотню сэкономили). Доплатив еще $500, получим автомобиль с АБС, за $400 – «крутую» магнитолу с управлением на руле, а если не жаль расстаться со $175, можно рассчитывать на обогреваемые наружные зеркала с электроприводом. Ну и так далее, пока фантазии хватит.

«КОРСА» В ГОРОДЕ

Компактный автомобиль рассчитан в первую очередь на городскую эксплуатацию. Хорошая маневренность, способность залезать туда, куда не войдут крупные особи автомобильного мира, легкость парковки – все это в полной мере относится к маленькому «Опелю». Но к этим достоинствам небольших машин мы уже привыкли. А где же изюминка? Есть и она: электро-

усилитель руля, изменяющий степень своего вмешательства в зависимости от скорости автомобиля. Он меньше отнимает мощности от двигателя и действует точнее, чем более распространенный ГУР. Руль у автомобиля довольно острый – от упора до упора примерно 2,7 оборота. Немаловажно и то, что само рулевое колесо на «Корсе» солидного диаметра и довольно ухватистое. Это создает чувство более точного контроля над автомобилем, его послушной реакции на любое действие водителя.

А какая изюмина под капотом? Двигатель ЭКОТЕК нового поколения с небольшим объемом имеет «правильную» характеристику крутящего момента и предоставляет в распоряжение водителя 75 л. с. Отечественные производители такими удельными показателями пока не балуют. Скромный рабочий объем «младшего» из двигателей «Корсы» выдает себя разве что при трогание с места – тут не забывайте о педали газа. В сочетании с острым рулевым управлением веселый моторчик делает машину очень живой и отзывчивой.

Из недостатков... или скорее недочетов – не очень четкое включение передач и жестковатая работа подвесок.

«КОРСА» НА ШОССЕ

Автомобили с небольшим рабочим объемом двигателя обычно требуют от водителя частого переключения передач. К маленькому «Опелю» это относится в меньшей степени. По крайней мере, незагруженная «Корса» легко отрывается от основного загородного потока, выходя на крейсерскую скорость. А там, однажды включив пятую, рычаг можно оставить в покое. Неплохая аэродинамика не создает чувства «утыкания» автомобиля задолго до набора «максималки». В зависимости от желания водителя и дорожных условий крейсерской может считаться скорость от 100 до 140 км/ч. Опытный водитель за рулем «Корсы», скорее всего, будет ехать быстрее основного потока, что требует хорошо просчитывать свои действия, обгоняя попутных с ходу. Впрочем, если спешить некуда, можно и расслабиться – катиться вместе с другими, неспешно и солидно. В этом случае иногда придется пользоваться не только пятой, но и другими передачами.



К достоинствам можно отнести и хорошую педаль тормоза. Она достаточно информативна для того, чтобы точно дозировать небольшие усилия на скользкой дороге, но при необходимости позволяет осадить машину «по-настоящему», не требуя лишних усилий.

При езде на большие расстояния водителю может показаться слишком чувствительным руль и то, что так нравилось в городе, будет не совсем кстати в путешествии. Впрочем, для машины, живущей в мегаполисе, это нормально.

«КОРСА» НА ПРОСЕЛКЕ

Первое волнение от выезда на проселок на «городском» автомобиле быстро рассеялось. Совсем недавно, катаясь по Москве, ловили себя на мысли, что в подвеске что-то не так, особенно при ее работе на отбой. Соскакивая со ступенек на асфальте или проезжая колодцы, «Корса» давала понять, что очень недовольна происходящим. Сейчас, глотая кочки, она ведет себя абсолютно хладнокровно. Почему?

Поднял машину домкратом... ход колеса вниз нормальный для такой иномарки. Пожалуй, дело не только в малом ходе отбоя, но и в жесткой характеристике амортизаторов.

В общем, подвеска работает плотно, подробно передавая водителю информацию о дороге. Такие настройки выбирали прежде всего, чтобы справляться с российскими дорогами, и уже потом – удовлетворять прихоти придирчивых седоков.

Обращает на себя внимание низкий резиновый фартук переднего бампера. Именно им водитель будет чиркать по кочкам, если не рассчитает возможности машины. Своего рода последнее предупреждение, чтобы лишний раз не «прикладывать» защиту моторного отсека. Кстати, на «Корсе» она выглядит внушительно – похоже, делалась специально для нас.

Наконец, на проселке добром помянешь специальный противопыльный пакет, с которым машина продается в России. Отметим также и пластиковые накладки на отбортовках колесных ниш и порогах – бомбардировка камнями не повредит лакокрасочному покрытию иномарки.



ОДНОКЛАССНИКИ



«ФИАТ-Палио» (1996) – трех- и пятидверный хэтчбек, универсал «Палио-Уикэнд» и седан «Сиена» (последний в России не продается); поставляются с бензиновым двигателем 1,2 л, 71 л. с. Цена – $8200–12 000.



«Тойота-Ярис» (1998) – трех- и пятидверный хэтчбек, поставляется с двигателями 1,0–1,3 л, 68–86 л. с.
Цена – $14 000–17 400.



«Пежо-206» (1998) – трех- и пятидверный хэтчбек, поставляется с бензиновыми двигателями 1,1–2.0 л, 60–135 л. с. и дизелем 1,9 л, 69 л. с.
Цена – $8800–19 200.

OPEL CORSA	1,2 16V	1,4 16V
Коробка передач	5-ст., мех.	4-ст., «автомат»
Габарит, мм: длина / ширина / высота	3817 / 1646 / 1440	
База, мм	2491	
Колея, мм: спереди/сзади	1415/1410	
Снаряженная масса, кг	1010	1098
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	55/75 5600	66/90 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	110 4000	125 4000
Расход топлива, л/100 км город / шоссе	8,4 / 5,3	9,8 / 5,7
Максимальная скорость, км/ч	170	180
Разгон 0–100 км/ч, с	13,0	11,5
Объем багажника мин./макс., л	260/1060	
Запас топлива, л	44	

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, долл. США	
ТО 15000 км (работа и расх. матер.)	240
ТО 30 000 км (работа и расх. матер.)	284
Фильтр масляный	6
Фильтр воздушный	12
Фильтр топливный	11
Колодки тормозные передние	52
Колодки тормозные задние	45
Ремень генератора	27
Ремень ГРМ	40
Стойка передняя	65
Амортизатор задний	40
Рулевая рейка	330
Бампер передний	275
Бампер задний	230
Капот	195
Крыло переднее	100
Дверь передняя	262
Дверь третья	273
Ветровое стекло	137
Фара в сборе	130
Фонарь задний	65
Стоимость нормо-часа работ	35

«КОРСА» ДЛЯ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗА

Сколь бы ярким и индивидуальным ни был характер современного автомобиля, его эргономика редко отступает от принятых канонов. Она лишь корректируется последними веяниями технической моды. Комфорт всех, кто сидит в салоне, все чаще достигается благодаря его высоте. Округлая крыша «Опеля» сделана так, чтобы создавать запас воздуха над головой водителя и переднего пассажира. Тем же целям служит высокая линия крыши в задней части кузова. На передних сиденьях просторно даже крупным людям. В крайнем случае регулируемое по высоте сиденье водителя можно опустить «на пол». Задние сиденья сделаны так, что двое сидящих здесь невольно сдвигаются к центру машины. У людей среднего роста при этом над головой еще останется небольшой запас. Втроем сзади? Ну, разве что до ближайшего магазина. Для пятерых выбирают все-таки машины другого класса.



Сиденья у «Корсы» жесткие, что свойственно немецкой школе. Боковая поддержка и прочие рельефности сведены к минимуму. Чем больше изысков, тем толще получатся сиденья, а в маленьком автомобиле важен каждый сантиметр свободы. Рабочее место водителя удобно. Другого от современного автомобиля и не ждешь. Обзорность великолепная, информативность и четкость органов управления – на «четверку с плюсом». Исключение разве что коробка передач и педаль тормоза. Первой снизим оценку до «четверки с минусом», второй – поставим «отлично».

Объем багажника... достаточен для того, чтобы сказать «багажник есть». Но большим его, конечно, не назовешь.

«КОРСА» СЛОМАЛАСЬ

Несмотря на гарантию, которую дают производитель и продавец (1 год без ограничения пробега), знать, что и сколько в автомобиле стоит, – полезно. Если ничего экстраординарного



не случится, первыми придут расходы на плановое техобслуживание. Выполняя эту процедуру раз в 15 тыс. км, будете облегчать свой кошелек примерно на $250 (включая расходные материалы). Если покупать фильтры и масло самостоятельно, готовьте примерно по $30 на то и другое.

Если ваш «Опель» застрахован, то не вы, а именно страховая компания рискует в случае чего выплатить около $250 или чуть больше за каждый из бамперов и любую из дверей. Вдвое меньше – за фару, задний фонарь или крыло.

Впрочем, не зависимо от того, намерены вы страховать автомобиль или нет, со страховыми случаями желаем не сталкиваться! ЗР

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН ФИРМОЙ «АВТОЦЕНТР «СИТИ». ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ»

СПАСИ и СОХРАНИ

СКОЛЬКО УХОДИТ НА ЗАЩИТУ НОВОГО АВТОМОБИЛЯ

/КАЛЬКУЛЯТОР

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ



Чтобы спать спокойно, хозяин новой машины выставляет против злоумышленников защитные редуты. От их прочности зависит безопасность автомобиля.

Основных барьеров, пожалуй, три: всевозможные варианты **сигнализаций и блокираторов**, которые ставят на машину; **место хранения**, где автомобиль находится в относительной безопасности, и (на случай, если первые два редута падут) **страховка**, способная подсластить горечь утраты.

Объектами расчетов нашего калькулятора на сей раз стали расходы трех автолюбителей – людей с разными взглядами, достатком, возможностями. Объединило их стремление оградить новый автомобиль от неприятностей. Познакомимся с ними: «набирающий обороты» менеджер купил дорогой ВАЗ-2112. Профессиональный водитель с ограниченным достатком, доверившись рекламе, выбрал «Оду» ИЖ-2126. Начинающая автомобилистка решила, что ей для обучения лучше всего подойдет маленькая «Ока».

ПРОТИВОУГОННЫЕ СИСТЕМЫ

Начала наша тройка с недорогих механических средств. Менеджер установил в специализированной фирме блокиратор на руль. Кстати, если бы сам взялся за монтажные работы, мог сэкономить 300 рублей. Еще он завел «Бульдога», который во время лыжных прогулок хозяина будет держать мертвой хваткой колесо. Небогатый водитель ограничился для своей «Оды» замком на педали; барышня, забежав около дома в магазин «Автозапчасти», приобрела «кочергу» на руль. Дальше – больше.

Менеджер на «двенадцатой» заказал дорогую сигнализацию со встроенным иммобилайзером. Хозяйка «Оки» предпочла систему подешевле – как говорится, без лишних наворотов, лишь бы кричала. Устанавливали электронику в мастерских. Чтобы самому – нужны какие-то навыки, возможно, специнструмент. А кроме того, на работу и детали фирменный сервис даст длительную гарантию. Водитель же купил

ТАБЛИЦА 1. ЗАТРАТЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРЕХ АВТОМОБИЛЕЙ, РУБ.

	ВАЗ-2112	ИЖ-2126	«Ока»
Механическая защита	2500	400	400
Сигнализация + замок капота	7500	2200	2500
Стоянка (за год)	6000	1200	–
Страхование «Автокаско» (за год)	14 850	–	–
Страхование гражданской ответственности (за год)	4500	–	4500
Итого	35 350	3800	7400
Стоимость автомобиля	165 000	105 000	65 000
Общие затраты на безопасность (в % от цены автомобиля)	21,4	3,2	11,4

недорогую сигнализацию на рынке и, имея опыт, выполнил работу своими силами: экономия составила более 1000 рублей.

Однако даже умная электроника не спасет автомобиль, если похитителям не преградить путь в моторный отсек. Менеджер под стать автомобилю предпочел на капот дорогой замок с многолетней гарантией от известного производителя. Водителю «Оды» хватило денег только на дешевый блокиратор – услугами специалистов по установке он опять не воспользовался. Дама «запирать» капот не стала – на «Оку» профессионалы не позарятся, а подростков остановит сигнализация. От других «противоугонок», например замка на коробку передач, наши герои отказались – посчитали, что защитных средств, чтобы не беспокоиться за машину, уже достаточно.

Расходы показаны в табл. 1; прикинуть возможные собственные траты вы сможете, справившись о средних ценах в табл. 2. Больше платят только те, кто заказывает так называемые элитные комплексы за 1000-2000 «зеленых», но не будем о них – такие владельцы не пользуются «Калькулятором».

ТАБЛИЦА 2. СТОИМОСТЬ ПРОТИВОУГОННЫХ УСТРОЙСТВ, руб.

	Цена	Цена с установкой
Замок «Гарант»	1000–1500	1300–2000
Блокиратор «Бульдог»	700–1200	–
Блокиратор на педали	250–700	–
Сигнализация начального уровня	1000–1500	2200–3000
Сигнализация среднего уровня	1500–2500	3000–4500
Замок капота Hood lock	800–1200	1500–2000
Замок капота Defen Time	1500–2000	2500–3000
Замок капота Mul-t-lock	–	3500–4000
Замок коробки передач Dragon	2500–3000	4500–5500
Замок коробки передач Mul-t-lock	–	5000–6000

ТАБЛИЦА 3. МОСКОВСКИЕ РАСЦЕНКИ НА СТОЯНКУ, руб.

	Покупка	Аренда за месяц	Ежемесячный взнос
Место на открытой стоянке	15 000–45 000	500–1500	50–150
Металлический тент	15 000–20 000 (2000–4000)*	400–800	50–100
Металлический бокс в ГСК	30 000–120 000	600–1500	100–200
Кирпичный гараж	120 000–240 000	1000–2500	100–300

*Стоимость подержанной «ракушки».

СТОЯНКА

Барышня сразу же определилась с местом ночевки своей машинки: около подъезда, тем более живет на первом этаже. Если попытаются залезть, сигнализация закричит, а угонять «Оку» вряд ли кому придет в голову. «Ода» ночует в гараже – водитель ежемесячно платит небольшие взносы. Менеджер снимает у соседа «ракушку» за 500 рублей в месяц. Раньше он ставил машину на охраняемую стоянку, но это обходилось дороже – до 800 целковых в месяц.

Существуют, конечно, и другие варианты (табл. 3). Можно, например, потратиться на подержанную «ракушку» или приобрести новый металлический тент, если после покупки автомобиля останется некий запас. Главное – чтобы место подходящее было и власти не возражали.

Самый приятный вариант – покупка гаража, но осилить ее одновременно с приобретением автомобиля по карману далеко не каждому. Даже простецкий металлический бокс в приличном состоянии стоит в столице не меньше полутора тысяч долларов. Если цена ниже, то домик для машины требует ремонта и вытянет из вашего кармана тоже немалую сумму. Цена на подземный теплый люкс поднимается до космических высот – 10–15 тысяч «зеленых». Это в столице, провинциальные запросы в полтора-два раза скромнее.

«Жилье» для авто можно снимать: разброс московских цен дан в табл. 3; кое-где в регионах уровень тот же, но чаще ниже на 30-50%.

СТРАХОВКА

Но вернемся к нашей троице. Менеджер решил: коль защищать автомобиль, то по полной программе. И по рекомендации знакомого юриста обратился в известную страховую фирму. Пусть и дорожe, зато есть гарантия, что после страхового случая (тьфу-тьфу) деньги выплатят.

Изучив расценки, оформил договор на год. На полсрока невыгодно – платишь не половину, а 60% годового взноса. Сначала застраховал автомобиль от угона и всяческих ущербов (эта услуга называется «Автокаско»). Размер взноса составляет 9% от стоимости машины, и менеджер выложил 14 850 рублей. Хорошо, сигнализацию до этого успел поставить, а так бы пришлось доплачивать – таково условие фирмы-страхователя. Чтобы максимально обезопаситься, застраховал еще и «гражданскую ответственность» (это если при аварии виноват ты сам). Услуга обошлась в 1,5% от страховой суммы – те самые 10 000 долларов, которые не дай Бог получить!

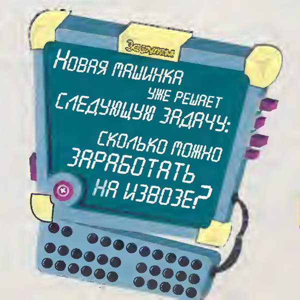
Дама-ученик опасалась уже не за свою машину, а за чужую: а ну как въедешь в бок «Ауди»? Чтобы было чем расплатиться, остановилась на «гражданской ответственности». А хозяин ИЖа машину решил вовсе не страховать: от желающих покататься спасут замок на педали, сигнализация и «ракушка»; от риска стать виновником ДТП защитит опыт водителя-профессионала.

Условия страхования и размеры страховых взносов различаются. Но так или иначе, автолюбитель оставляет в страховой компании в первый год 10-15% от стоимости автомобиля (ЗР, 2001, №8).

ЦЕНА БЕЗОПАСНОСТИ

Остается теперь собрать документы, кассовые чеки и подвести итоги. Суммы, которые потратили счастливые обладатели новых автомобилей, калькулятор свел в табл. 1. Как видите, защищать машины можно по-разному – и за пятую, и за тридцать третью часть цены…

Если вы собираетесь покупать новый автомобиль, загляните еще раз в таблицы и ориентировочно прикиньте сумму, которая потребуется для его защиты. Необязательно строить три барьера – иногда условия эксплуатации позволяют обойтись и одним… Батюшки! Калькулятор свистнули! ЗР



/БЕЗ ДОПУСКА

«ОДНОГЛАЗЫЙ ДЖО» ВЫХОДИТ НА ДОРОГУ

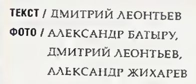
«ТЮНИНГ» ПО-НАШЕНСКИ







162 С ФЛАГОМ ВПЕРЕДИ АВТОМОБИЛЯ | 170 АМЕРИКА ЕВРОПЕ ПОДАРИЛА... ГОНКИ | 160 ИСТОРИЯ «ЯГУАРА»



ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ, ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ, АЛЕКСАНДР ЖИХАРЕВ

МОЖНО ВСЕ?

На улицах Москвы народ за рулем ведет себя как душе угодно. Соблюдение Правил вообще уходит в прошлое и, глядишь, станет скоро легендой. Именно этому был посвящен наш эксперимент в прошлом номере ЗР, когда мы пришли к выводу, что ездить по столице, строго следуя Правилам, по существу невозможно. На этом познание границ вседозволенности на наших дорогах не окончилось: решили еще проверить, а можно ли беспрепятственно ездить на чем хочешь. Поводов задаться таким вопросом более чем достаточно.

Оглянемся вокруг – российские дороги напоминают заповедник ущербных и непозволительно «накрученных» автомобилей. Вот мимо пролетает старый «Мерседес» с одной фарой, за ним до чертиков тонированная «девятка», колонну замыкает «жигуль» с сизым дымом «из трубы». Все это при том, что мы обязаны регулярно проходить техобслуживание, не допускать недозволенных переделок машины и т. д.

ПОЧЕМУ ДЖО? ПОТОМУ ЧТО КРУТ! А ПОЧЕМУ ОДНОГЛАЗЫЙ? ЛАМПОЧКА НЕ ГОРИТ...

В развитых странах водитель сам заинтересован в том, чтобы его автомобиль был в полном порядке. Садясь за руль (допустим такое) переделанной или неисправной машины, он отлично понимает: случись что, ответит всем своим имуществом. И это настолько сильный аргумент, что в США, например, практически отсутствует техосмотр. За все расплатишься из своего кармана, даже если останешься без последних штанов.

Недавно в Москве у «задранных» «Жигулей» весьма преклонного возраста на ходу отвалилось колесо – вылетело на встречную полосу и протаранило две иномарки. Почти уверен, что водитель вряд ли представлял себе возможные

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА ЗР СЕРГЕЯ ВОЛГИНА

Закон «О безопасности дорожного движения» (ст. 16) гласит, что владельцы транспортных средств должны поддерживать свои автомобили в исправном состоянии, соответствующем требованиям безопасности дорожного движения. Многие закон не соблюдают, даже бравируют этим. Благо все под рукой.

Магазины завалены всевозможными накладками, проставками, другими безделушками – покупай на здоровье, ставь на автомобиль и «гарцуй». Правда, техосмотр не пройдешь… Но кто помешает владельцу делать с автомобилем все что душе угодно (включая и изменения в конструкции) на следующий день после получения талона ТО. Как только машина выехала за пределы ПИКа, она де-юре считается исправной еще целый год, а то и два, даже с разбитым зеркалом, лысой резиной и повышенным содержанием СО в выхлопе.

Приказы МВД РФ № 329 и 297 от 01.06.1998 г. и 20.04.1999 г. соответственно запретили инспекторам ГИБДД проверять техническое состояние автомобилей, прошедших государственный технический осмотр. Значит, проконтролировать – исправный автомобиль движется по дороге или нет – невозможно. Выходит, проверка технического состояния при техосмотре теряет смысл. Не подумайте, что мы предлагаем вернуть инспекторам право оценивать исправность машин прямо на дороге (пробовали – знаем, чем такие эксперименты кончаются). Речь о другом – о поисках иных подходов к этой проблеме.





юридические последствия происшествия. Но еще большая беда в том, что наша судебная система практически бессильна перед такой бесшабашностью граждан. Если кто-нибудь и подает в суд на владельца неисправной машины, совершившего аварию, то получить возмещение отнюдь не просто. Часто арестовывать у виновника просто нечего: свое имущество он быстро перепишет на родственников. Судья, правда, может обязать выплачивать возмещение из зарплаты. Но тогда на свет появится справка о зарплате в 500 рублей. По закону же у гражданина нельзя «отнимать» больше пятидесяти процентов заработка… Вот и считайте, через сколько лет он сможет расплатиться!

Нам очень захотелось на своей шкуре проверить – можно ли безнаказанно разъезжать по улицам на автомобилях, совмещающих в себе ущербность и недозволенную «крутость» с точки зрения безопасности движения. Мы взяли четыре автомобиля и поиздевались над ними всласть. «Задрали» с помощью проставок корму, «напялили» черные накладки на фары (заодно выкрутили по одной лампочке), замалевали пульверизатором стоп-сигналы (последний писк!), поставили нештатные сиденья, турецкие рули, сняли «дворники», а в завершение разбили зеркало заднего вида, навесили слепящих «противотуманок» в нештатные места, ну и, конечно, затонировали. Назвали мы наших бойцов «Одноглазыми Джо» и выехали на улицы Москвы.

А ВОТ ЭТО НЕЛЬЗЯ!

Как там насчет суровых стражей порядка, охраняющих закон? ГИБДД на нас – ноль внимания. Проколесив пару часов, наша колонна сама торжественно подкатила к посту.

«Штрафуйте». «За что?» – удивился инспектор. «На «Жигулях» разные протекторы у шин и нештатный руль», – мы подошли к «четверке». «Сейчас все ставят…», – отреагировал милиционер. Мы не унимались: «Девятку» «задрали» – проставки стоят». «А, может, вы мешки возить будете…» – инспектор явно пребывал в хорошем расположении духа. «Дворников» нет». «Так и дождя тоже нет…», – ответствовал страж на полном серьезе. «Сиденья сменили на «фордовские». «Если бы вы кузов сменили…» «Стекла тонированные». «Талон техосмотра у вас в порядке…» «Противотуманки» в нештатном месте». «А вот это нельзя!» – неожиданно возмутился инспектор и выписал штраф.

Пятьдесят рублей перекочевали из нашего кармана в бюджет государства. Пока страж выписывал квитанцию, мимо пролетело три «одноглазых» и с десяток «противотуманных партизан». «Могу и их наказать – заплатят полтинник и поедут дальше», – прокомментировал наш визави.

На этом наш эксперимент не закончился – мы задались целью колесить до тех пор, пока ДПС не тормознет нас по своей воле. И только через две недели возле Кремля инспектор все же поднял свой жезл перед «носом» нашей «девятки»: «Вы проехали на «красный»… Да и фара не горит».

В ТВОРЧЕСКОМ ПОРЫВЕ

Выходит, ездить в России и впрямь можно «на чем пожелаешь». С одной стороны, народ стремится к «творчеству». Российский автолюбитель уже несколько десятков лет довольствуется машинами, скроенными по одному шаблону. Ну как здесь фантазии не разгуляться? С другой стороны, новые авто-



«Волгу» тоже можно «задрать»!

мобили для очень многих весьма дороги – выгоднее ремонтировать старье, чем тратиться на «обновку». Отсюда обилие «хлама». Так что наш российский произвол, когда по дорогам едут «Одноглазые Джо», – во многом от бедности... ЗР

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА ЗР СЕРГЕЯ ВОЛГИНА

«Закручивать гайки», ужесточая техосмотр, бесполезно. Стремления ездить на всем, что движется (даже еле дыша), и тюнинговать изделия российских автозаводов – не побороть карательными мерами. Напротив, надо разрешить отдельные изменения в конструкции, не влияющие на безопасность автомобиля. Почему бы, скажем, не позволить ставить импортные сиденья? Вазовские, как показала экспертиза ЗР, намного опасней – в случае аварии спинка не выдерживает нагрузок и деформируется!

Куда сложнее воспитывать самосознание водителей. Но, будем надеяться, поможет здесь обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев (законопроект, как известно, обсуждается в Думе). Попробуйте получить деньги от страховой компании, когда у нее будет заключение экспертизы о наличии технических неисправностей и переделок в вашем авто. Можно не сомневаться, что количество «Одноглазых Джо» на дорогах пойдет тогда на убыль.



БЛАГОДАРИМ ЗА ПОДГОТОВКУ АВТОМОБИЛЕЙ К ЭКСПЕРИМЕНТУ МАСТЕРОВ САЙТА WWW.AUTOTM.RU (ТОНИРОВКА), WWW.AUTOARSENAL.RU (СЛЕСАРНЫЕ РАБОТЫ И ЭЛЕКТРИКА), А ТАКЖЕ КОНСТАНТИНА БУТУСОВА И ЮРИЯ ЛОПАТИНА ИЗ КОНФЕРЕНЦИИ WWW.AUTO.RU.



На свалку? Нет, еще порассекаем...

ПОД КОНТРОЛЬ СПЕЦРОТЫ!



В Москве вводятся дополнительные временные ограничения для движения грузовиков по основным городским магистралям. По рабочим дням в утренние и вечерние часы в сторону центра – с 7.30 до 10.00, а в направлении области – с 17.30 до 20.00. Проезд будет разрешен только по спецпропускам. Кроме того, до конца года в составе полка дорожно-патрульной службы УВД Центрального округа столицы создается спецрота численностью не менее 100 человек, которая будет контролировать соблюдение правил остановки и стоянки транспортных средств в центре города.

KAK PROEHAT PO MOSKVE

Оказывается, столичные магистрали обеспечены информационными знаками всего на 10% от необходимого! Главный архитектор Москвы Александр Кузьмин доложил об этом членам московского правительства, уточнив, что даже на основных магистралях города установлено лишь 3 тыс. таких знаков вместо необходимых 9 тыс. Для удобства иностранцев главный архитектор предложил на улицах и в метро ставить знаки и информационные щиты на английском языке.

Более двух третей россиян (68%) не верят в то, что отечественный автопром в ближайшие 3–5 лет сможет наладить производство автомобилей, сравнимых по качеству с иномарками. Такие неутешительные данные получены в ходе всероссийского опроса 1600 владельцев собственных автомобилей, проживающих более чем в 100 населенных пунктах по всей России. Остальные 32% все-таки верят, что в ближайшие годы в РФ будут выпускать машины не хуже зарубежных.

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

Слушайте программу «Автомотив»: ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 8 час. 40 мин. на «Радио Ретро» (Москва – УКВ 72,92 МГц и 88,3 МГц, Иваново – 66,11 МГц, Нижний Новгород – 105,9 МГц, Оренбург – 69,92 МГц и 104,8 МГц, Санкт-Петербург – 71,66 МГц, Ставрополь – 106,2 МГц, Тверь – 70,13 МГц, Тула – 69,02 МГц).

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

ВСПОМНИЛИ О ЧЕКАХ

Проект бюджета на новый год, поступивший в Госдуму, предусматривает с 1 января 2002 года погашение целевых расчетных чеков на право приобретения легковых автомобилей в 1993–1994(!) годах. Правда, автомобиль после почти десятилетнего ожидания владельцы чеков не получат – им выплатят через Сбербанк денежную компенсацию, размер которой будет зависеть от того, какую часть машины они успели оплатить в начале 90-х, а также разницы в стоимости «жигулей» и «москвичей» тогда и теперь. Наряду с этим планируется продолжить погашение целевых расчетных чеков на право приобретения автомобилей в 1993–1995 годах инвалидам первой и второй групп, а также тем, кто родился до 1940 года, и опекунам детей-инвалидов. Правда, все зависит от того, утвердит ли эту статью Госдума.

ЗА РАЗВОРОТ – В ТЮРЬМУ

В Португалии – стране, которая устойчиво удерживает первое место в Евросоюзе по количеству ДТП, – ужесточаются наказания за нарушения ПДД. До трех лет удлиняется срок, на который у водителя могут отобрать «права». На скоростных трассах движение назад или разворот теперь будут трактовать как уголовное преступление. Управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения будет караться лишением свободы на срок до двух лет. Норма разрешенного алкоголя сокращена в 2,5 раза (с 0,5 до 0,2 промилле), но стакан сухого вина или пива водитель перед выездом выпить все-таки сможет.



ОСЕНЬЮ АВТОБУСНЫЕ ПАРКИ КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ пополнило сразу 45 машин. Тридцать ГолАЗ-4242, пять комфортабельных ГолАЗ-4244 и десять ПАЗ-32051 переданы компанией «РусАвтопром» головному транспортному предприятию области в лизинг. Впервые у нас бюджетная организация купила автомобили на таких условиях. Теперь у жителей других регионов, где проблема общественного транспорта стоит не менее остро, появляется надежда: может быть, их администрации тоже найдут общий язык с производителями.

/ВНЕ ЗАКОНА

ДО ПОСЛЕДНЕГО... ПАРКОВЩИКА

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЩЕГЛОВ

НЕ НАДО КОРМИТЬ ПАРАЗИТОВ

После того как в Ростове-на-Дону власти ввели налог с продаж, платные парковки должны были автоматически умереть (см. ЗР, 2001, № 2). Тем не менее парковщики с улиц города никуда не исчезли. Они нелегально продолжили свой бизнес, так же как это было и в Москве. Мэрия поддержала их в этом «начинании» и приняла новое постановление «О платных парковках», где вроде бы узаконила вид услуг под названием «паркирование».



Схема действия ростовских властей в точности копировала власти московские. Напомним: в столице тоже приняли аналогичное постановление, игнорировав то обстоятельство, что «паркирование» не может быть услугой, – это вид сбора, который нелегитимен, если вводится налог с продаж. Но, похоже, когда речь идет о деньгах, юридические тонкости значения уже не имеют.

Юристы ЗР опротестовали в суде решение ростовских властей. И вот совсем недавно Фемида приняла сторону журнала: постановление мэра Ростова-на-Дону было изменено. Появилась поправка о добровольности услуг по парковке и введена обязанность для контролеров парковок информировать об этом владельцев машин.

Но выиграть суд в России – вовсе не значит повлиять на ситуацию. На ростовских улицах так ничего и не изменилось. Ни один из опрошенных автором автолюбителей в городе не припомнил, чтобы парковщик, беря червонец, сообщил, что от «присмотра» можно отказаться и десятку не давать.

По информации пресс-центра ГУВД, проверка в Ростове-на-Дону показала, что машины на «парковках» ставят как попало (иногда в два раза больше, чем это позволено разметкой), квитанции не выдают, контролеры самостоятельно устанавливают размер оплаты. У двух контролеров обнаружен левый заработок (всего-навсего 90 тыс. рублей «неучтенной» наличности). На некоторых парковках ловкие ребята «стригли» водителей вообще без каких-либо документов, раздобыв форменную одежду. Руководитель ГУВД написал мэру Ростова о нецелесообразности дальнейшей работы автопарковок. Однако и этот довод не помог автомобилистам Ростова-на-Дону – их по-прежнему обирают.

Но почему же ростовские водители сами безропотно идут на поводу у мошенников и «питают» незаконный бизнес? Часто приходится наблюдать, как водитель по собственной инициативе протягивает скучающему контролеру «десятку». Одни платят по инерции – жетон с надписью «Администрация города» действует магически, другие боятся, что проткнут покрышки шилом или намеренно поцарапают машину, третьи сдаются под напором хамоватых парковщиков, убеждая себя, что дороже будет что-то доказывать.

Удивительно, но письменных жалоб на произвол парковщиков ни в прокуратуру, ни в другие органы Ростова-на-Дону не поступало. Значит, нет и повода начать расследования, при том что действия парковщиков можно рассматривать как прямое вымогательство. Выходит, сеть парковок в городе содержат и регулярно подкармливают сами ростовские водители!

Журнал «За рулем» сделал первый шаг – обратился в суд и выиграл. Но решение суда останется на бумаге и никто не сможет помочь, если каждый не будет требовать выполнения закона. Город – это общая собственность всех, кто в нем живет, и никому не дано права втихую приватизировать его площади, улицы и обочины – тем более заставлять нас платить за их использование. Если автолюбители Ростова-на-Дону продолжают кормить своих «паразитов», то кто же виноват?

НА ТУ ЖЕ ТЕМУ

В Московском городском суде продолжается рассмотрение дела, инициированного журналом «За рулем», по поводу незаконности платных парковок в столице. Первый раунд мы выиграли (ЗР, 2001, № 2), но адвокаты столичного кабинета под различными формальными предлогами затягивают разрешение судебного спора. Одновременно в Московской городской Думе столичные депутаты подготовили законопроект «О платных муниципальных парковках». Хитрая тактика! Если, скажем, мы выигрываем суд у правительства Москвы, то сразу же придется начинать новый – с думцами! Чтобы избежать затяжной «войны», мы направили копию нового московского законопроекта в Министерство РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства, представителю Президента РФ в московском регионе и в прокуратуру города Москвы. Вскоре получили ответы: по мнению всех, к кому мы обратились, законопроект московской Думы не имеет права на жизнь! Помощник прокурора города по особым поручениям лично разъяснил это депутатам – пришлось прислушаться. Так что медленно, но верно дело идет к очередному судебному рассмотрению в Московском городском суде. О результатах – сообщим в ближайших номерах. ЗР

/ПОТРЕБИТЕЛЬ

ХИТРИТЬ – СЕБЕ ДОРОЖЕ!

ЗА ЧТО НЕ ПЛАТИТ СТРАХОВЩИК

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ

«Кошелек – не резиновый» – утверждают апологеты экономного образа жизни и ищут, где можно застраховать подешевле. Таких сегодня большинство. Граждане поопытнее и не стесненные в средствах, скорее, обращают внимание на надежность. «Доверять судьбу первой попавшейся компании, пусть и предлагающей супервыгодные тарифы, неразумно», – рассуждают они. Однако тех и других объединяет одно – элементарное пренебрежение к «Правилам страхования», необходимости их внимательно читать и помнить. А только там содержится информация: в каких случаях страховщик может отказать в выплате возмещения.

Откуда же такое пренебрежение? Да, текст напечатан мелким шрифтом, а при нынешнем темпе жизни чтение «талмудов» – сущий подвиг. Но главная причина все же в другом – «деликатность» страхового агента. Он не склонен фиксировать внимание клиента на неприятных, способных вызвать сомнение моментах. Его задача – продать полис. Вот он и стремится изо всех сил вселить в вас уверенность, что страховка – это индульгенция, заплатил – и обо всем забудь.

ОТ РАДИАЦИИ ДО... УКУСОВ

«Отказные» пункты рассредоточены по разным параграфам «Правил». **Первая группа – случаи, исключенные из разряда страховых.** Например, радиация, военные действия или маневры, народные волнения, забастовки, терроризм. Правда, в последнем случае, с оговоркой. Агрессивные действия не всегда попадают под понятие терроризм. Они могут исходить и от домашних животных.

Однажды владелец «Ниссана-Премьера» потребовал от страховой компании возместить вред от поведения бультерьера. Собаке, закрытой в автомобиле, что-то не понравилось... Пострадала обивка дверей и сидений – пластиковые панели. Увы – это не страховой случай, владелец «Ниссана» невнимательно читал «Правила».

ЗВОНИТЕ ИЗ ЛЕСА

Вторая группа: клиент не выполняет свои обязанности застрахованного лица. Скажем, по договору вы ночью должны хранить автомобиль в определенном месте (на охраняемой стоянке или в гараже). Оставили машину впотьмах возле дома, ее повредили – значит, денег на возмещение ущерба не видать.

Важнейшая из обязанностей клиента – сразу вызвать на место ДТП (если оно произошло) сотрудников патрульной службы и позвонить страховщику. На письменное заявление в страховую компанию обычно отводят 1–3 дня. Если вы за городом, можете послать телеграмму. Оказывается, часть клиентов этим пренебрегает. Кто-то сильно торопится, а тут ему помяли крыло или разбили фару. «Стоять и ждать инспектора? Но я же застрахован – после разберусь», – рассуждает он. Или же на даче не вписался в железные ворота, помял дверь. «Кто же ко мне в лес из ГИБДД поедет? Бесполезно...» – И ничего не предпринимает. За что потом и расплачивается. В такой ситуации нужно хотя бы срочно дать знать страховщику о случившемся.

После ДТП вы обязаны сделать все возможное, чтобы причиненный вам вред не возрастал. Допустим, вы бросили попавшую в аварию машину без присмотра и «добрые люди», воспользовавшись этим, ее «раздели». Легкомысленная уверенность иных из нас в том, что «после ДТП обо всем должна заботиться страховая компания», – заблуждение, за которое уже очень многие поплатились.

Другая обязанность – предъявить пострадавший автомобиль эксперту страховой компании для осмотра. Нельзя сразу после ДТП тащить машину в сервис! Это потом обойдется вам в копеечку.

Надо помнить и о том, что вы должны содействовать страховщику в таком неприятном (и нелегком) деле, как... получение денег с вашего «обидчика». Если думаете, что это не так – ошибаетесь: передавать всю необходимую информацию страховщику и участвовать в суде – ваша обязанность. Кстати, страховщик может воспользоваться своим правом на судебный иск в течение двух лет, так что не удивляйтесь, если через год-полтора от вас потребуют помощи. Откажетесь? Придется вернуть страховку.

ПОЕЗД НЕ ТАРАНИТЬ!

Третья группа отказов связана с обязанностью клиента бережно относиться к своему имуществу. «Правила страхования» могут ограничить лихачество: не оплачивается ущерб от ДТП, если вы выехали на полосу встречного движения, сбили пешехода на «зебре», пролетели перекресток на «красный», протаранили поезд на железнодорожном переезде.

Сюда же можно отнести требование ездить только на технически исправных машинах (с талоном о пройденном техосмотре). Случай из практики: клиент страховой компании не справился с управлением и попал в ДТП. Во время осмотра пострадавшего автомобиля эксперт отметил, что на задних колесах шины с разным рисунком протектора. Пришлось водителю самому оплачивать ремонт.

МОШЕННИКИ

Четвертая группа отказов – мошенничество. Не случайно после угона страховщик просит предоставить полный комплект ключей и брелоков сигнализации, а также все регистрационные документы (не забывайте их в «бардачке»).

Чаще всего мошенничество все же мелкое. Притерли застрахованную машину в пробке. Владелец смог получить от «обидчика» деньги на месте. После этого он едет к страховщику и требует еще и от него. Помните – смысл страхования не в том, чтобы извлекать прибыль, а в том, чтобы иметь возможность восстановить свое имущество. Так что любые умышленные действия клиента, направленные на симуляцию страхового случая, приведут к отказу в выплате.

ПРАВДА, ТОЛЬКО ПРАВДА

Пятая группа – заведомо ложные сведения, сообщаемые страховщику. В полисе названы все лица, кому вы можете «доверить руль». Дали «порулить» стороннему человеку – считайте, что рискуете. Теперь, если он попадет в ДТП, о возмещении забудьте. Впрочем, делать это не возбраняется,



Вам могут отказать в выплате страхового возмещения, в частности, если вы:
попали в ДТП в состоянии опьянения;
авария произошла в «чистом поле» вне дороги;
признали свою вину в ДТП без согласия на то страховой компании;
сняли автомобиль с учета, не уведомив страховщика;
перевозили опасный груз без соответствующего разрешения;
нарушили правила пожарной безопасности;
автомобиль не прошел таможенного оформления;
использовали автомобиль для обучения вождению без разрешения страховой компании.

если зарапее предупредить страховщика. Он не откажет – только потребует доплатить (за больший риск) 5–10 процентов от цены полиса.

Хитрить – себе дороже. В полисе написано, например, что машина используется для личных целей. Берегитесь, в случае чего, если выяснится, что вы перевозите грузы или заняты частным извозом (один как-то приехал за возмещением, забыв снять с крыши желтый фонарик с шашечками. Денег, конечно же, не получил).

Правдивой должна быть и оценка вашего автомобиля. Вы говорите: ваш «Опель-Кадет» стоит 4 тысячи долларов, хотя на самом деле купили его за 2,5 тысячи. Страховая компания узнала об этом, разыскав продавца. Значит, и возмещение будет никак не больше реальной стоимости «Опеля».

Сообщить ложные сведения можно и по незнанию. Вы ставите отметку в полисе, что автомобиль стоит на охраняемой стоянке (имея в виду дяденьку, что поднимает и опускает шлагбаум на въезде), но при этом договор охраны вашего имущества вы ни с кем не заключали. Во избежание недоразумений всегда будьте внимательны к подобным сведениям.

* * *

У каждой компании – свои «Правила» (одни могут совпадать с общепринятыми отказами, другие – нет). Так что повторим совет: не ленитесь очень внимательно их прочесть, прежде чем решить вопрос о приобретении полиса. ЗР

БЛАГОДАРИМ ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ «ПРОГРЕСС-ГАРАНТ», «ПРОМЫШЛЕННО-СТРАХОВУЮ КОМПАНИЮ», «РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ», «СОДРУЖЕСТВО «ЗА РУЛЕМ», «ИНГОССТРАХ», РОСНО, «ГЕОПОЛИС», «ИНТЕРРОС СОГЛАСИЕ».

КОЕ–ГДЕ У НАС ПОРОЙ...

/ПОДКУП

О ЧЕСТНОЙ ЖИЗНИ

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ
РИСУНОК / АЛЕКСЕЙ БУЛАТОВ

Бывают безвыходные ситуации: едешь ночью за городом – пустая дорога, машина ДПС, взмах жезла, «ваши документы!»... Судорожно хлопаешь себя по карманам, – документов нет, забыл. Не ночевать же в лесу! Но обнаружена сторублевая бумажка, которая и решает все проблемы. «Легко отделался,– утешал я себя как-то после очередного «подношения». Но вскоре эйфория сменилась досадой: «Чему радуешься? Мизерности взятки?» Повод для ликования и впрямь унизителен. Конечно, я за соблюдение закона, но... в тот момент, когда приходится решать: быть честным или откупиться, моральные установки почему-то отступают. Под давлением обстоятельств...

Нас, взяточников, условно можно разделить на три группы. Вынужденные – это те, кто подобно автору, готов разрешить конфликт с ГИБДД с помощью купюр только при острой необходимости. Профессиональные – те, кто сознательно нарушает ПДД и идет на подкуп инспекторов регулярно и со знанием дела. Случайные (редкое явление) – те, кто не знает, как полагается платить штрафы: они наивны и считают, что главное отдать деньги инспектору, а с квитанцией служитель порядка, мол, и сам разберется.

Все мы – вынужденные, профессиональные и случайные – в массе своей не приемлем перспективы жить в криминальном государстве. Впрочем, осознавая сей факт, мы вряд ли перестаем давать взятки – так легче, быстрее, да и в силу привычки тоже. Значит, тема закрыта?

Вовсе нет. Объясню почему. С недавнего времени нас, взяточников, ...отдают под суд, ловят за руку, заводят уголовное дело – и отвечай по закону. В Москве это происходит так: инспектор останавливает нарушителя (обычно «за скорость»), незаметно включает диктофон и под запись берет взятку. После чего из кустов появляются оперативники УБЭП (Управления по борьбе с экономическими преступлениями), вяжут водителя и доставляют в ближайшее отделение милиции. «Вы имеете право хранить молчание, позвонить адвокату, все сказанное вами может быть использовано против вас...» – все как в лучших боевиках.

Как это расценить? В Коллегии правовой защиты автовладельцев (КПЗА) нам рассказали о 16 таких случаях. Только за последний год и в одной только Москве. О размерах «профилактической работы» по стране можно только догадываться. В УБЭП о масштабах операции молчат. Хотя в телефонном разговоре один из сотрудников управления дал понять, что это – не разовая акция. Значит, можно ждать ее продолжения? И опасность быть пойманным за руку теперь вполне реальна для каждого?

Большинство дел, связанных с дачей взяток сотрудникам ГИБДД, до суда в Москве не доходит. А тот, кто все же попадает на скамью подсудимых, как правило, получает условный срок. Утешение слабое: иметь пусть даже условную судимость мало кому охота. Как же быть?

Способ первый, безапелляционный – взятку не давать ни при каких обстоятельствах. Если люди в погонах ее вымогают, переписывать их координаты (фамилия, номер жетона, номер части) и с ближайшего телефона звонить в управление собственной безопасности МВД. Метод действенный, но не во всех случаях – ночью, например, в безлюдном месте им не воспользуешься.

Способ второй, «адвокатский» – взятку дать, а затем написать заявление о ее вымогательстве (можно даже возить такое заявление с собой в готовом виде). В этом случае от уголовной ответственности вас освободят. Способ хорош, но только когда имеет место реальное вымогательство («Будем платить или «права» забираю?»).

Способ третий, «бесшабашный» – просто дать взятку. Последствия воспринимать философски.

Как поступать в конкретном случае – каждому решать самостоятельно. Но, всякий раз принимая решение об оплате «услуг« инспектора, помните и о том, какие санкции возможны со стороны УБЭП, о том, что есть Уголовный кодекс.



СПРАВКА

Уголовный кодекс РФ. Статья 291. Дача взятки.

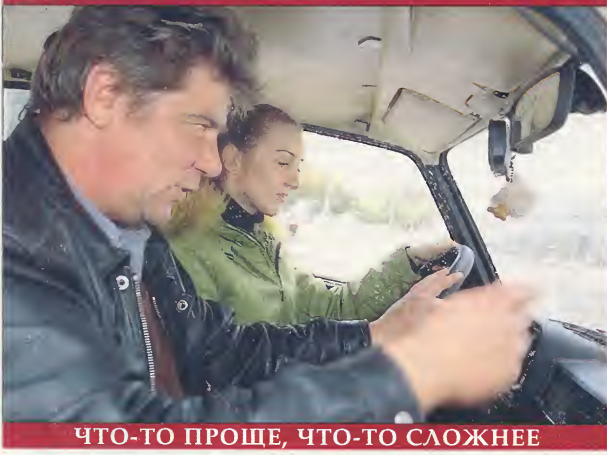
«Дача взятки должностному лицу... – наказывается штрафом в размере от двухсот до пятисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до пяти месяцев, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до трех лет...

Примечание. Лицо, давшее взятку, освобождается от уголовной ответственности, если имело место вымогательство взятки со стороны должностного лица или если лицо добровольно сообщило органу, имеющему право возбудить уголовное дело, о даче взятки».

В одном из телевизионных интервью глава ГИБДД Федоров на вопрос, когда же сотрудники ДПС перестанут брать, ответил: «Когда перестанут давать!» На этом фоне «отлов» провинившихся водителей не выглядит чем-то странным – он вписывается в «генеральную линию».

А не логично ли все-таки сначала покончить со взяточничеством в ГИБДД, а уже потом «поработать» с автолюбителями? Конечно же. Но что-то не слышно, чтобы хоть один инспектор был осужден за такое правонарушение. И все же. Взятка предполагает наличие двух действующих лиц – того, кто подкупает, и того, кого подкупают. Но мы привыкли избегать «лишних» забот. Неохота идти в Сбербанк, стоять в очереди в ГИБДД, вызволять «права» – мы достаем какую-то сумму и протягиваем инспектору. Так, может, начнем борьбу с себя? ЗР

СДАЕМ ЭКЗАМЕНЫ ПО-НОВОМУ/СОИСКАТЕЛЯМ «ПРАВ»



ЧТО-ТО ПРОЩЕ, ЧТО-ТО СЛОЖНЕЕ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ЖИХАРЕВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР СЕМИН

С первого ноября на экзаменационных площадках ГИБДД должна начаться новая жизнь – методика квалификационных экзаменов на получение водительских прав изменилась!

По словам одного из разработчиков документа – сотрудника НИЦ ГУ ГИБДД Дмитрия Митрошина, нововведения обусловлены тем, что были внесены изменения в такие правовые акты, как Правила дорожного движения РФ и Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, а также необходимостью (на основе накопленного опыта) усовершенствовать прошлую методику, принятую в 1998 году.

Процедура отныне станет более «прозрачной»: кандидат в водители после каждого этапа сдачи экзамена имеет возможность ознакомиться с допущенными ошибками. Ставя подпись в экзаменационном листе, он выражает свое согласие с мнением проверяющего. Раньше этого не было, что, с одной стороны, давало пищу для упреков в адрес экзаменаторов (кого-то специально «заваливают»), а с другой – и в самом деле позволяло инспектору быть необъективным.

Рамки теоретического экзамена остались прежними – за 20 минут 20 вопросов, проходной балл – 18 верных ответов. До сих пор при сдаче теории на компьютере нужно было на все вопросы отвечать в порядке их перечисления, не откладывая ни один на потом, чтобы обдумать. Теперь разрешено самому определять последовательность ответов. Те, кто не в ладах с электроникой, имеет право получить вопросы в «бумажном варианте».

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Наибольшие изменения коснулись первого этапа практического экзамена. Те, кто претендует на категории «B», «C» и «D», теперь не будут выполнять «разгон-торможение» (именно это задание больше всего раздражало и сдававших экзамен, и инспекторов). Зато появились два новых упражнения: «змейка» и «параллельная парковка задним ходом». Конечно, неспроста: сегодня умение маневрировать и парковаться на городских загруженных улицах требует настоящего мастерства, и им надо овладеть. Правда, отношение к парковке задним ходом далеко неоднозначно. Ее противники считают, что двигаться назад в потоке машин, к тому же когда автомобиль своим «углом» слегка «захватывает» соседнюю полосу, весьма опасно. Случись ДТП, будет виноват тот, кто влезает в свободную «дырку». Есть возражения и у тех, кто живет в сельской местности, – там таких проблем с парковкой нет. Тем не менее упражнение утверждено.

Оставлены в новой методике три прежних упражнения – «остановка и трогание с места» (на подъеме от 8 до 16%), «разворот» и «въезд в бокс». Таким образом, все испытания в той или иной степени моделируют реальные дорожные ситуации.

Всего упражнений пять, сдавать надо лишь три. Если у экзаменационного подразделения ГИБДД достаточная по размерам, хорошо оборудованная площадка и нет проблем с экзаменаторами, то комбинацию упражнений определяет жребий. Где условия похуже – набор их ежедневно утверждает начальник экзаменационного подразделения. Кстати, нынешняя методика (как и прошлая) оговаривает случаи, когда кандидаты в водители сдают экзамен экстерном или используют машину, на которой не обучались. В этой ситуации им обязаны предварительно предоставить двухминутную поездку по площадке. Времени, конечно, немного, но все же можно слегка приспособиться к новому автомобилю. Если сотрудники ГИБДД об этом будут «забывать» – требуйте! Отказывают – пишите жалобу.

Оценка за первый этап практического экзамена складывается из оценок за каждое упражнение. Разработан перечень типичных ошибок и количество штрафных баллов за каждую из них. Грубые (пять баллов), если не вписался в траекторию, сбил элементы разметочного оборудования и т. д. – потенциальные аварии на дороге. Средние (три балла) – не включил «нейтралку» после остановки и т. д. – свидетельствуют о недостатке навыков вождения. Мелкие (один балл) не несут опасности (например, заглох двигатель). Чтобы сдать первый этап экзамена, надо не превысить порог в пять баллов за каждое уп-

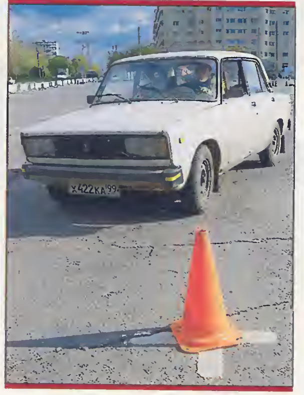
ражнение. Если одно из трех не выполнил, дают дополнительную попытку.

Изменился практический экзамен на категорию «Е». Раньше его сдавали только на площадке. Теперь количество упражнений на площадке сократилось в два раза («постановка к платформе задним бортом» и «прямолинейное движение»), зато добавился экзамен «в городе».

РЯДОМ – ИНСТРУКТОР

Второй этап практического экзамена (если первый сдан) – в условиях реального дорожного движения. Для этого в каждом подразделении должно быть не менее двух испытательных маршрутов. Поскольку из первого этапа убрали «разгон-торможение», то проверку экстренной остановки теперь проводят в городе – конечно, на безопасном участке.

Еще одно нововведение. По сложившейся традиции, место переднего пассажира занимал сотрудник ГИБДД, а инструктор размещался сзади. При таком раскладе в случае ДТП возникала тупиковая ситуация: кандидат в водители еще не получил «права» и вроде бы не обязан отвечать, а собственник машины не имел доступа к дублирующим педалям. Экзаменатор тоже не горел желанием восстанавливать не имеющий к нему никакого отношения автомобиль. Сейчас рекомендуется передавать дублирующие педали инструктору – он владелец «источника повышенной опасности», с него и спрос. Но инструктор, как правило, заинтересован в сдаче экзамена – работа автошкол оценивается по количеству получивших «права». Поэтому дополнительные педали оборудуют устройствами световой или звуковой сигнализации – дабы инструкторы не «подыгрывали» сдающему. Так вот все сложно!



Продолжительность поездки по-прежнему 20 минут. Время в пути может быть сокращено, если кандидат в водители «завалился» или, наоборот, досрочно выполнил все предусмотренные методикой задания. Ошибки оцениваются по той же балльной системе.

В целом требования к соискателям водительского удостоверения ужесточились. Наверное, это правильно – больше машин, сложнее дорожная обстановка и надо выпускать на дорогу подготовленных водителей. Правда, есть в этих благих устремлениях одно «но»: готовиться к экзаменам придется серьезнее и дольше, а значит, обучение будет дорожать. Уже сейчас в Москве обучение на курсах вождения стоит около трех тысяч рублей, а что будет дальше… ЗР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

карьера елизавета папашева:

«У НАС В СЕМЬЕ ТРИ «ТАВРИИ»

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Около 30 лет назад она вышла замуж за молодого специалиста, конструктора Запорожского автозавода. С тех пор Олег Папашев сделал успешную карьеру: главный конструктор АвтоЗАЗа, в последние годы – председатель совета директоров СП «АвтоЗАЗ-Дэу». А Елизавета Папашева… Впрочем, она сама о себе расскажет.

– Мы с Олегом знакомы еще со школы, в одном классе учились. Встречались до свадьбы семь лет. У меня очень строгий отец: «Сначала закончи вуз и покажи, что умеешь зарабатывать на жизнь!» Я роптала, но безуспешно. Отец старых правил, потомственный инженер, из обрусевших немцев…

Учились мы с Папашевым в одном институте – Запорожском машиностроительном, только он автомобилист, а я электронщик. Направили меня технологом на завод полупроводниковых приборов. Мне очень нравилась моя профессия, но завод остановился, и снова пришлось учиться. Теперь я экономист, работаю бухгалтером.

Дома дел тоже хватает. Домработницы у меня никогда не было, сама и готовлю, и стираю, и убираю… Ненавижу все это, но делаю. «Люблю готовить» – так говорят женщины, которые стоят у плиты раз в месяц.

– Но коронное блюдо у вас есть?

– Ну, всякие запеканки в духовке. У меня Папашев их очень любит…

– В Запорожье многие удивляются, что вы ездите на «Таврии»…

– Не только я. У дочери «Таврия», у сына моя старая «Таврия»…

– Это из патриотических соображений?

– Не только. Она экономичная, маневренная, великолепно паркуется – заедешь в любую щелку! Да и как я могу не поддержать бизнес мужа? У него нет сейчас денег на рекламу. Вся его реклама – это выбор нашей семьи!

– Кто вас учил вождению?

– Сначала инструктор, но толку не было. Фактически учил муж, причем очень жестко – заставлял, например, сдавать назад с поворотом между расставленных бутылок… «Как мы тро-

правая нога начинает и выигрывает

КАК ТОРМОЗИТЬ ЭФФЕКТИВНО

На носу зима с ее каверзами. Слово инструктору вождения Евгению ЮРОВУ, с которым мы познакомили вас в сентябре.

В большинстве автошкол приучают тормозить с выжатым сцеплением. Это, вообще говоря, неправильно! Такое торможение недостаточно эффективно, а на скользкой дороге и опасно. Оно чревато заносом автомобиля или блокированием колес.

Своих учеников – а учатся у меня в основном женщины – я сначала знакомлю с таким приемом, как торможение двигателем. Надо хорошенько разогнать автомобиль на пустой дороге и снять ногу с педали газа. Когда скорость упадет примерно до 80 км/ч, включаем третью передачу, когда до 60–70 – вторую. Это позволяет прочувствовать: двигатель может работать и на торможение!

Кстати, был забавный случай: ревнивый муж одной из моих учениц во время занятия следовал за нами на своем автомобиле. А мы как раз отрабатывали торможение двигателем, и в самом конце, когда скорость была уже погашена, он у нее заглох. Супруг подъехал и сказал с насмешкой: «Да у вас же «стопы» не горят!» Ему, несмотря на изрядный водительский стаж, было невдомек, что тормозить можно без тормозов, и стоп-сигналы при этом, естественно, не загораются…

На втором этапе мы осваиваем смешанное торможение – двигателем и педалью тормоза. Оно самое эффективное и безопасное, особенно зимой.

Так что, сев за руль, обратите внимание, с чего вы начинаете торможение. Если первой вступает в дело левая нога, надо срочно менять алгоритм. Выигрыш в длине тормозного пути вы при желании легко сможете проверить, затормозив разными способами от какой-то метки. Разница будет впечатляющей.

Между прочим, если вы экономны, вас согреет мысль, что торможение двигателем значительно продлевает срок службы тормозных колодок.

Отвечая на первый вопрос второго тура «Чем может быть полезна в автомобиле пилочка для ногтей?», участницы конкурса продемонстрировали неженскую изобретательность.

«Считаю, что пилочка может очень пригодиться в следующих ситуациях, – пишет москвичка Татьяна Назарова. – Для зачистки электрических контактов. В качестве небольшой отвертки. В салоне, чтобы зачистить неровности и шероховатости (применима в «шедеврах» отечественного автопрома). Или непосредственно по назначению – в пробке можно успеть сделать маникюр». «Для вытаскивания застрявшей кассеты из магнитолы и для зачистки проколотой камеры», – добавляет Яна Романова из Санкт-Петербурга.

Предложены и такие варианты: подковырнуть заглушку или запавшую кнопку; выпустить воздух из колеса (надавливая на золотник); снять нагар с электродов свечей; разморозить зимой замок двери, нагрев пилочку зажигалкой и вставив в замочную скважину. «Ею можно проткнуть сработавшую на ухабе подушку безопасности (в наших автомобилях на наших дорогах), – считает Людмила Новикова из Челябинска. «А также при наличии определенных



нулись?! Ну, как же мы отпускаем сцепление?!…»

– И вам не хотелось бросить дело?

– Очень хотелось! Но у меня муж умный. К тому времени я закончила курсы, а он знает, что я женщина рациональная. Как же так: заплатила за учебу, выучила ПДД – и брошу? Теперь он подтрунивает: мол, я «водитель до дачи», но это неправда. У меня за 10 лет было только одно ДТП, да и то не по моей вине: на перекрестке в левую дверь ударил микроавтобус. Шофер вызвал хозяина, тот прикатил на «Мерседесе» и пальцы растопырил: «Тетка, вы бы уезжали отсюда! Все, кто вокруг, – мои свидетели. Они скажут, что вы мчались со скоростью 100». Отвечаю: «Молодой человек, но ведь я – помеха справа». – «Ты знаешь Правила?» – «Учила». И тут он сказал замечательную фразу: «Слушай, если я на «Мерсе», а ты на «Таврии» – кто из нас умнее?» (Смеется.)

– Изменилось ли ваше отношение к людям, когда вы стали водить?

– Может быть, я стала меньше их любить – слишком много на дороге злости и хамства. Особенно плохо у нас относятся к женщинам-водителям. Когда я бываю в Германии у родственников, часто вижу: женщина жутко не права! Но мужчины остановятся, пропустят, улыбнутся: мол, езжай, дорогая, ну, бывает! А у нас тебя обзовут, оскорбят… Я сажусь за руль – и уже готова к драке! Папашев говорит: «Ну нельзя так! Хочешь, чтобы люди были доброжелательны к тебе, – будь и ты к ним!» А мне кажется, все против меня! И пешеходы, которые лезут мне под колеса. Собак развелось бездомных ужас сколько – гуляют по дороге где хотят! Счастье, что я еще ни одной не задавила… Муж твердит: «Если у тебя плохое настроение, не садись за руль». А у меня оно очень часто плохое – что ж мне вообще не ездить? (Смеется.)

– Поднять настроение помогает хобби…

– Наверное, нету его у меня. Была хорошим технологом, вырастила двух замечательных детей, стараюсь дать мужу возможность работать (он у меня фактически живет на заводе) – ну какое тут может быть еще хобби?

– Елизавета, вы могли бы оценить роль жены в успехах мужа?

– Пятьдесят процентов (смеется). Я, наверно, преувеличиваю, лучше спросите у Папашева. Во всяком случае, ее роль велика. Как минимум, жена может не мешать мужу отдавать всю энергию работе. Это как в процентах оценить?..

эта всемогущая пилочка

НАШ КОНКУРС





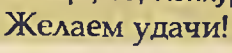
навыков использовать как отмычку для замков» (Наталья Курысь, Ставрополь)…

Выполняя второе задание – «Предложите эскиз опознавательного знака «Беременная за рулем», – многие участницы блеснули фантазией и чувством юмора. Татьяна Назарова предложила поместить на заднем стекле табличку «В РОДДОМ», Оксана Алексеева (Оренбург) – «2 в 1» (по типу «Два в одном флаконе»), а Светлана Чугаевская (Санкт-Петербург) – «ЗА РУЛЕМ ДВОЕ».

Наиболее удачные из полученных нами эскизов можно увидеть на сайте **www.zr.ru** или **www.mama.ru/club**. Там же вы можете проголосовать за тот, который, по вашему мнению, лучше всех. А пока приводим для примера несколько предложенных вариантов.

И, наконец, веселая история из вашей жизни, связанная с автомобилем. Это задание оказалось самым трудным, ведь машина редко доставляет повод для чистого веселья – смех обычно бывает сквозь слезы… Лучшую историю определит жюри конкурса, а сейчас – две самые короткие.

«Не вписалась на отцовских «Жигулях» в поворот рядом с домом и слегка помяла бампер. СЛЕВА. Повинилась отцу… И получила все, что полагается, но возле ПРАВОГО крыла. Было очень смешно: папа ругал меня возле своей собственной вмятины!» (Елена Панько, г. Николаев, Украина).



«Два года назад я опаздывала на экзамены в институт. Зима, минус двадцать. Трамваи стоят, автобусы переполнены. «Жигуль»! Голосую. Взял, повез. Думаю: «Сколько возьмет?» Не взял ничего. Возит до сих пор… Смешно? Зато правда» (Юля Федотова, г. Златоуст).

А теперь задания заключительного, четвертого тура:

1. Если бы вам поручили составить новую редакцию ПДД, какое изменение или дополнение вы внесли бы в первую очередь?
2. Вы везете в машине ежика. Оставленный без присмотра, он начинает гулять по салону. В каком месте он очень опасен?
3. Представьте ситуацию: днем на загородной дороге вас останавливает, умоляюще подняв руку, мужчина (внешность и возраст – на ваше усмотрение). Рядом его машина со спущенным колесом. «Не поможете ли его заменить? Я никогда этого не делал…» Ваши действия?
4. Предложите свой интересный вопрос или задание для финалисток нашего конкурса. (Напоминаем, что финал состоится в редакции ориентировочно перед Рождеством.)

Пожалуйста, высылайте письма не позднее 30 ноября по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, Конкурс ЖК «За рулем». Или по электронной почте: **dama@zr.ru**.

Желаем удачи!





РУБРИКУ ВЕДЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ» СЕРГЕЙ ВОЛГИН

КАК ОБЕЗОПАСИТЬ СЕБЯ ПРИ ПОКУПКЕ НЕНОВОЙ ИНОМАРКИ

Не иссякает поток жалоб от потерпевших, у которых органы ГИБДД задержали автомобиль, – он вдруг оказался в числе разыскиваемых Интерполом или не прошедших таможенное оформление.

Если покупаешь относительно новую, подержанную иномарку, да еще престижную, вполне реально, что этот автомобиль впоследствии окажется в розыске. Даже если суд признает вас «добросовестным приобретателем», наши законы не дадут шансов что-либо сделать, чтобы пользоваться своей машиной. Замкнутый круг…

Так что же делать? К сожалению, стопроцентную гарантию при покупке автомобиля получить невозможно. Самый надежный способ – самому ехать за машиной.

Если покупаете иномарку у малознакомого или вовсе незнакомого человека, прежде всего обратите внимание на документы. На иностранный автомобиль ПТС должен быть выдан таможенными органами РФ (пункт 2 постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 21 мая 1993 г. № 477 «О введение паспортов транспортных средств»), а никак не органами ГИБДД. В ПТС в графе «Отметки таможни» должно быть указание на отсутствие таможенных ограничений. Сам документ не должен содержать никаких исправлений или подчисток. Всякие там дубликаты или документы, выданные иными органами, должны насторожить – почти наверняка с машиной что-то не так!

Кроме того, никаких доверенностей! Сделку нужно оформлять только через магазин или договор купли-продажи, составленный в письменной форме, и в обоих случаях указывать реальную стоимость машины. Если вдруг с автомобилем что-то не ладно – суд будет исходить только из той суммы, которая указана в документах.

При оформлении через магазин сделка купли-продажи заключается не с предыдущим владельцем, а именно с магазином, и именно к нему, в случае чего, будут предъявлены претензии. К ГИБДД, поставившей машину на учет, претензии можно предъявить, только если документы оказались поддельными или машина уже числилась в розыске на момент постановки на учет.

А теперь о самом неприятном: ваш автомобиль задержан, как не прошедший таможенное оформление (чаще всего ГИБДД обнаруживает подделку документов еще до постановки автомобиля на учет), и материалы дела передают в отдел внутренних дел. После этого в отношении владельца транспортного средства выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела (он ведь «добросовестный приобретатель»!). В этом случае, в соответствии с пунктом 1.18.1 приказа МВД РФ № 624 от 26.11.1996 г., автомобиль должны поставить на учет. Однако в 1999 году Конституционный суд Российской Федерации принял постановление (№ 8ОП от 14.05.1999 г.), согласно которому транспортные средства, не прошедшие таможенное оформление, ограничены в обороте. А это значит, что ГИБДД откажет в регистрации автомобиля и судебных перспектив у дела нет.

Что предпринять в таком случае? Вариант первый: оплатить таможенные сборы (за исключением штрафов, так как в ваших действиях нет состава нарушения таможенных правил). Вариант второй: предъявить претензии к продавцу. Если сделка оформлялась через магазин, то на вашей стороне Гражданский кодекс (глава 30) и закон «О защите прав потребителей». Если сделка оформлена только через договор купли-продажи, на вашей стороне остается Гражданский кодекс.

В варианте с магазином необходимо сначала предъявить претензию с требованием о расторжении договора купли-продажи (в этом случае вам придется вернуть автомобиль!). Срок удовлетворения требования – десять дней с момента получения претензии. Как только срок пройдет, можно обращаться в суд по месту своего жительства (кстати, с того же дня начнет «тикать» пеня в размере одного процента от стоимости автомобиля в сутки). При таком иске государственная пошлина не оплачивается.

Если вы заключали сделку непосредственно с бывшим хозяином, предъявлять претензию не нужно. Только в суд придется обращаться по месту жительства ответчика и оплатить иск государственной пошлиной.

К сожалению, названные действия выглядят гладко пока только в теории – на практике все гораздо сложнее. Даже если оставить в стороне чисто юридические проблемы, может возникнуть сложность уже в том, чтобы реально найти ответчика. Особенно если это – частное лицо. Даже если получите решение суда на руки, крайне сложно будет его исполнить.

То же самое, если ваш автомобиль задержан как числящийся в розыске по базе данных Интерпола. ОВД отказывает в возбуждении уголовного дела, орган ГИБДД – в постановке на учет. Вы обращаетесь с претензией к магазину (с иском в суд) и т. д. с дальнейшей туманной перспективой получить обратно свои деньги. Автомобиль же, согласно закону, останется гнить на стоянке навеки.

Кстати, во многих регионах местные власти, чтобы найти выход из этой безвыходной юридической ситуации (таких пострадавших по стране тысячи!), разработали и приняли местные нормативные акты. Например, в столице действует приказ ГУВД от 16 июля 1999 г. № 470 «Об утверждении и введении в действие инструкции об организации деятельности служб и подразделений ГУВД г. Москвы при выявлении автомашин, числящихся в розыске по инициативе НЦБ Интерпола». Если обнаружен подобный автомобиль, в свидетельстве о регистрации делают соответствующую отметку, а отчуждение машины запрещают (то же самое делается и при попытке зарегистрировать этот автомобиль). Но ездить на такой машине можно, а по истечении года все ограничения снимаются.

К сожалению, приказ действует, только когда машина числится как угнанная. Если же она не прошла таможенного оформления – см. выше.

Правозащита «За рулем»:
103045, Москва, Селиверстов пер. 8.
Тел.(095) 207-81-89, 208-69-01

ДАВИТЬ ИЛЬ НЕ ДАВИТЬ? ВОТ В ЧЕМ ВОПРОС

КАК ТРАКТОВАТЬ П. 10.1 ПДД

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ЖИХАРЕВ

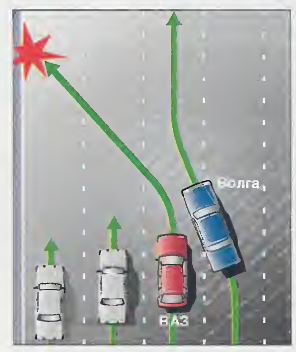
Когда двигавшаяся по правому ряду кольцевой дороги «Волга» неожиданно повернула влево на его полосу, времени на раздумья у Владимира не оставалось: бить машину в бок или пытаться ее объехать? Чудом проскочив между автомобилей, мчавшихся рядом, он миновал злополучную «Волгу». Но на мокрой дороге ВАЗ занесло и с силой ударило об ограждение. Обидчик между тем спокойно удалился.

Первая мысль о сидящей рядом жене – скоро ожидалось пополнение семейства, – а повреждения машины это уже мелочи. Вызов «скорой», милиции... Неожиданно показалась та самая «Волга». Причем не одна – ее конвоировал джип с крепкими ребятами. Они, оказывается, видели, что произошло, догнали виновника аварии и вернули к месту ДТП.

Каково же было возмущение Владимира, когда оказалось... что в аварии виноват только он – нарушил п. 10.1 «При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». В отличие от того, что было раньше, нынешние Правила не разрешают в экстренных случаях объезжать препятствия.

По Правилам Владимир должен был действовать однозначно – тормозить. Следы на асфальте тогда стали бы его алиби: он сделал все возможное. Ну а то, что в таком случае у водителя «Волги» оставалось мало шансов выжить – его ожидал удар на скорости 90 км/ч – это уже за пределами Правил. Впрочем, благодарности к своему спасителю водитель «Волги» не испытывал: оплатил пятидесятирублевый штраф (нарушил п. 8.4 – «при перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения») и был таков. Даже не посочувствовал Владимиру.

Раньше в Правилах был пункт «создание аварийной ситуации». Трактовать его можно было по-разному, поэтому, наверно, отменили. Сейчас подход куда более упрощенный: нарушил Правила, произошло столкновение – виновен. Другой водитель, который хочет предотвратить это столкновение, должен действовать только на свой страх и риск. Можно говорить о несправедливости Правил. Но случаются аварии, когда требования п. 10.1 необоснованными не назовешь. Как же быть? Рассчитывать на новую редакцию Правил? Можно ждать долго, да и найдешь ли на каждый случай точную формулировку.



А вот помнить о том, что экстренное торможение, как и энергичное маневрирование, всегда связаны с риском, – надо всегда. Лишь немногие водители готовы к экстремальным ситуациям. Любая ошибка – и машина теряет управление. Вспомним, сколько ДТП происходит из-за братьев наших меньших – собак и кошек, перебегающих дорогу «в неположенном месте». Водитель инстинктивно тормозит или объезжает животное. Результат печален: разбитые машины, травмированные люди. И сотрудник ГИБДД, и суд при выяснении причин происшедшего не будут брать в расчет, что, объезжая кошку, кто-то въехал на автобусную остановку. Опытные водители единодушны во мнении – давить. Возможно, в Обществе защиты животных этим возмутятся, но во сколько кошачьих жизней оценивается одна человеческая? Между прочим, аварийные ситуации порой связаны с уже сбитыми животными. Особенно щепетильны в этом женщины – резко тормозят перед сбитой кошкой и собирают сзади «хвост» помятых машин. Конечно, будет виноват тот, кто бьет (п. 10.1 ПДД), но разве от этого легче?

Еще одна проблема связана со стоящим на дороге транспортом. Сломалась машина – что делать? Правила требуют: немедленно включить аварийную сигнализацию и установить знак остановки. Но знак еще нужно вытащить и отнести его на 15–30 м, а аварии нередко случаются именно в первые минуты. Виновным, как правило, признается тот, кто бил сзади – несоблюдение того же п. 10.1.

Повторим еще раз: Правила, даже самые-самые мудрые, не могут предусмотреть всех возникающих в реальной жизни ситуаций. А потому – будьте предельно внимательны на дороге. Зимой особенно. ЗР

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА ЗР СЕРГЕЯ ВОЛГИНА

Зачастую определить нарушение пункта 10.1 может только экспертиза. Лишь специалист ответит, мог ли водитель обнаружить опасность, имел ли техническую возможность остановиться, учел ли состояние дороги... Все эти вопросы должны быть разрешены экспертом, назначенным соответствующим постановлением должностного лица. Только после этого можно говорить о виновности водителя в нарушении п. 10.1 и в ДТП.

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



I. В какой последовательности транспортные средства проедут перекресток?
1 – трамвай, мотоцикл, грузовой автомобиль, легковой автомобиль
2 – мотоцикл, трамвай, грузовой автомобиль, легковой автомобиль
3 – мотоцикл одновременно с легковым автомобилем, трамвай, грузовой автомобиль

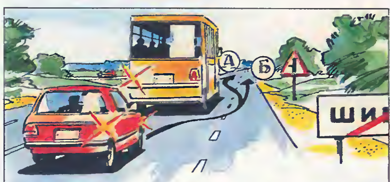


II. Можно ли остановиться в данном месте?
4 – да
5 – да, только для посадки-высадки пассажиров
6 – нет

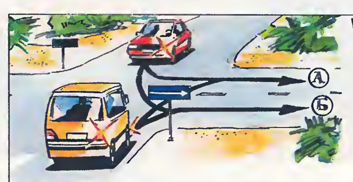


III. Кто должен уступить дорогу?
7 – водитель легкового автомобиля
8 – водитель автобуса

IV. Нарушил ли кто-то из водителей правила стоянки?
9 – все водители
10 – водители грузового и легкового автомобилей
11 – водители грузового автомобиля и мотоцикла
12 – никто не нарушил



V. Водитель автобуса снизил скорость и включил указатель левого поворота. Разрешен ли водителю легкового автомобиля маневр по какой-либо из указанных траекторий?
13 – да, по любой
14 – да, только по Б
15 – нет



VI. По какой траектории разрешен поворот микроавтобусу и легковому автомобилю (при соблюдении правил приоритета)?
16 – обоим по любой
17 – микроавтобусу только по Б, легковому автомобилю только по А
18 – микроавтобусу только по Б, легковому автомобилю по любой
19 – микроавтобусу по любой, легковому автомобилю только по Б



VII. Кто первым проедет перекресток?
20 – трамвай
21 – автобус

VIII. Водителю автомобиля необходимо въехать на прилегающую территорию. Какая траектория не противоречит Правилам?
22 – обе
23 – только Б
24 – обе противоречат

ИЛЛЮСТРАЦИИ / СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ
ОТВЕТЫ НА С. 273

/ОТВЕТЫ ГИБДД



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Хочу перекрасить машину в другой цвет. Допускается ли раскраска автомобиля разными цветами? Нужно ли вносить изменения в документы?

Существует одно ограничение по окраске – она не должна совпадать с цветографическими схемами автомобилей оперативных и специальных служб (милиция, «скорая помощь», противопожарная служба и др.), предусмотренных ГОСТом Р 50574-93 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных и специальных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования». При изменении цвета кузова (кабины) автомобиля вы должны обратиться в подразделение ГИБДД по месту его регистрации для внесения соответствующих изменений в паспорт транспортного средства и регистрационные документы. При раскраске автомобиля разными цветами в графу «Цвет» указанных документов будет внесена запись «многоцветный».

Утеряно свидетельство о регистрации. Каким образом получить новое? Можно ли до получения нового ездить с ПТС?

Вам следует обратиться в подразделение ГИБДД по месту регистрации транспортного средства с заявлением о выдаче дубликата свидетельства о регистрации в связи с его утратой и представить паспорт или иной документ, удостоверяющий личность собственника, паспорт транспортного средства и квитанцию об оплате установленного сбора. В соответствии с Инструкцией о порядке производства работ по регистрации транспортных средств в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения (утверждена приказом МВД России от 26 ноября 1996 г. № 624, зарегистрирована в Минюсте России 30 декабря 1996 г., № 1223) транспортное средство при выдаче дубликата свидетельства о его регистрации должно быть представлено для осмотра.

Согласно пункту 2.1.1 Правил дорожного движения водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе регистрационные документы на транспортное средство. ПТС не является регистрационным документом, поэтому управление транспортным средством без свидетельства о регистрации не допускается.

Имеет ли право инспектор ДПС выносить постановление на месте, если водитель не согласен с нарушением?

В соответствии со статьей 237 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях при совершении ряда административных правонарушений, в частности предусмотренных частями второй и третьей ст. 114, частями первой, второй, третьей и восьмой ст. 115, частями первой и второй ст. 122, протокол не составляется, если лицо не оспаривает допущенное нарушение и налагаемое на него административное взыскание.

Если водитель оспаривает налагаемое на него взыскание, то составляется протокол, предусмотренный ст. 234 Кодекса, и производство по делу осуществляется в установленном порядке.

Езжу с рукописной доверенностью на автомобиль, в которой указан срок действия на три года. Инспектор сказал, что рукописная доверенность действительна только в течение года. Прав ли он?

Нет, не прав. В соответствии со ст. 186 Гражданского кодекса Российской Федерации срок действия доверенности не может превышать трех лет. Доверенность, срок действия которой не указан, сохраняет силу в течение года. При этом никаких ограничений по сроку действий доверенностей, совершенных в простой письменной форме, Кодексом не предусмотрено.

Должен ли водитель подавать сигнал поворота, если необходимо объехать препятствие (например, яму) в пределах своей полосы?

Объезд препятствия связан с перестроением, а согласно пункту 8.1 Правил дорожного движения при любом перестроении водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота. При этом нет никаких исключений из этого общего правила.

На перекрестке в то время, когда горел красный сигнал светофора (автомобиль стоял), я разговаривал по мобильному телефону, за что был оштрафован инспектором. Прав ли он?

Запрет на пользование мобильным телефоном, как это следует из пункта 2.7 Правил дорожного движения, строго говоря, относится только к случаю, когда транспортное средство находится в движении. Поэтому формально инспектор был не прав. Однако, согласитесь, что, держа в руке телефон при красном сигнале светофора, вы ставите себя в затруднительное положение при включении зеленого света.

Чем регламентируется установка искусственных неровностей на дорогах?

В настоящее время Минтранс России разрабатывает проект ГОСТа, где будут регламентированы технические требования к искусственным неровностям. До утверждения этого стандарта следует руководствоваться методическими рекомендациями «Применение искусственных неровностей на улицах и дорогах», которые согласованы МВД России, Минтрансом России, Госстроем России и направлены руководителям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

ЕЖЕДНЕВНО И ЕЖЕЧАСНО ИНФОРМАЦИОННЫЕ АГЕНТСТВА, СМИ, ИНТЕРНЕТ ПРИНОСЯТ СО ВСЕГО СВЕТА ИНФОРМАЦИЮ О ТОМ, ЧТО СЛУЧИЛОСЬ В МИРЕ АВТО

/ЗАРУБЕЖНАЯ МОЗАИКА

НАСТОЯЩИЙ «ФОРД»...



...должен быть черным. Видимо, эту мысль отца-основателя фирмы разделяют не все владельцы раритетов, участвующие в пробеге по дорогам Германии. Третья машина, безусловно, «Форд», но цвет... Интересно, был ли он зелененьким при рождении?

МЫ ВЕЗЕМ С СОБОЙ... СОБАКУ...

Нам пока что знакомы собачьи выставки и автомобильные парады. А вот в Калифорнии регулярно проводится Большой собачий парад, где четвероногих друзей просто показывают всем желающим. Путь участникам надо преодолеть неблизкий, и без помощи экологических организаций, пропагандирующих электромобили, не все дошли бы до финиша. Эти экипажи специально предназначены для отдыха собачек во время парада, а заодно для агитации горожан за чистый автомобиль.



«ПОРШЕ» СОЗДАН ДЛЯ СКОРОСТИ

Всевозможные любительские гонки не оставляют равнодушными владельцев автомобилей этой марки. На этот раз на дистанцию вышли сразу 300 «Порше»! Но вот смогут ли они показать свои возможности в столь плотном строю? Может быть, пилоты-хозяева машин предпочтут в первую очередь сохранить в целости кузова своих любимцев?





ВОТ ЭТО СЕРВИС!

На автобусе от двери до двери, даже если их разделяет океан, – так можно было назвать этот снимок, если бы воздушный кодекс разрешал полеты пассажиров в грузовом отсеке «Геркулеса С-130». На самом деле вы видите заключительный этап доставки автобусов для жителей Олд Кроу на Юконе (Канада, 60° северной широты).

НА ЛУЖАЙКЕ – РОБОТЫ!

Например, такой, как эта самоходная... электрогазонокосилка фирмы «Хускварна». Она не отравляет воздух, не требует присмотра - сама определит, где трава высока, где розетка для подзарядки и когда пора к ней подключиться. Так и катается по «садовому участку» богатых калифорнийцев - час работы, полтора на восстановление сил.



ФОТО / NEWSCOM, HONDA

«...в этот миг я вспомнил, что одним из атрибутов Бога служил ягуар».
ХОРХЕ ЛУИС БОРХЕС

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

ПОХОЖДЕНИЯ

12 февраля 1975 года из цеха завода «Ягуар» в музей этой всемирно известной фирмы был отправлен родстер модели Е. Автомобиль с двигателем V 12, как и остальные 48 машин последней серии, окрасили в черный цвет. Так прощались не только с легендарной моделью, но и с целой эпохой, которая была связана с ней.

...Наверное, Уильям Лайонс – основатель знаменитой британской компании – не предполагал, сколь дорогим окажется подарок к его юбилею: главе «Ягуара» в 1961-м исполнилось 60, и тогда на рынок вышла машина, которой суждено было стать одной из самых знаменитых в мире. Так что в 2001-м поклонники британской марки отмечают две круглые даты – 100 лет со дня рождения Уильяма Лайонса и 40 лет легендарного «Ягуара-Е».


Предшественника модели Е – «Ягуар-XKSS» оснащали 253-сильным двигателем.


Купе «Ягуар-Е» 1963 года достигал 242 км/ч.

Его появлению предшествовал успех знаменитой спортивной модели D. Да, конечно, не зря Лайонс назначил шеф-дизайнером компании Малколма Сойсра, работавшего в годы войны в «Бристоль Эйрплан Компани». Сэр Уильям ревностно оберегал фирменный стиль кузовов, но ему пришлось уступить доводам специалиста по аэродинамике. И Сойер смог создать обтекаемый приземистый автомобиль, для которого пришелся впору проверенный временем 6-цилиндровый 3,5-литровый мотор, форсированный до 253 л. с. Новый «Ягуар-D» продолжил череду спортивных достижений фирмы: в 1955-1956 гг. на нем выигрывали 24-часовые гонки в Ле-Мане, а в 1957-м «кошки» вообще заняли первые четыре позиции. После небольшой модернизации несколько таких машин (с индексом XKSS) продали в США любителям клубных гонок.

Опираясь на полученный опыт, Лайонс и Сойер решили идти дальше – построить автомобиль, способный поколебать создателей «феррари», «мазерати» и «астон-мартинов» – быстрый, как гоночный D-тип, и комфортабельный, как прославленные седаны «Ягуара».

Кузов модели Е органично сочетал стремительность с мягкостью линий. Лайонс настоял, чтобы наряду с кабриолетом к производству готовили четырехместное купе, рассчитывая в основном на требовательных американцев. Четырех полноценных мест, правда, не получилось, зато купе 2+2 выглядело не менее эффектно, чем кабриолет. Под элегантным костюмом, который в равной мере подходил и молодым спортсменам, и стареющим плейбоям, скрывались независимые подвески всех колес, дисковые тормоза и 265-сильная рядная «шестерка».

Один из прототипов – Е-тип Лайонс еще в 1958-м отдал на день приятелю – издателю журнала «Мотор» Кристоферу Дженнингсу с условием: машину никому не показывать и подготовить для фирмы подробный, строго конфиденциальный отчет. Сэр Уильям, конечно, рисковал, но журналист хранил молчание долгих три года, а его советы очень пригодились конструкторам.

Выставочный автомобиль едва успели подготовить к Женевскому автосалону 1961-го. Второй экземпляр купе (первый после долгих испытаний на булыжнике списали в металлолом) пришлось гнать в Женеву своим ходом. Говорят, заводской водитель Боб Берри подъехал к выставочному комплексу всего за 20 минут до официального открытия. Старания не пропали зря – «Ягуар Е-тип» произвел на выставке настоящий фурор – и незаурядной внешностью, и заявленной «максималкой» – 150 миль/ч (240 км/ч). Сразу после салона машину отдали на

БРИТАНСКОГО КОТА



испытания в журнал «Автокар». Дотошные британские журналисты подтвердили, что молодой «кот» действительно феноменально быстр.

Через месяц «Ягуар-Е» блистал на выставке в Нью-Йорке. Для пущей притягательности к рекламе новинки привлекли звезду журнала «Плейбой» Мэрилин Хэнольд. А весной 1961-го едва ли не все автомобильные издания мира вышли с похожими обложками – на них красовался новорожденный британец. Фирма едва успевала удовлетворять все возрастающий спрос – автомобиль с выдающимися характеристиками стоил в два раза дешевле, чем не самый дорогой «Феррари». У бизнесменов, банкиров и звезд Голливуда стало хорошим тоном иметь в гараже породистого британца (для Америки делали, естественно, версию с «автоматом»).


Кабриолет III серии с мотором V 12 разгонялся до 100 км/ч за 7 с.

Режиссеры, обеспечивая фирме дополнительную рекламу, быстро превратили «кота» в киноактера. Снимая «Как украсть миллион», Уильям Уайлер посадил в «Ягуар» героя Питера О,Тула. Изящный кабриолет как нельзя лучше подошел обаятельному детективу-искусствоведу, тонкому ценителю прекрасного. Фильм в 1966-м триумфально прошел по экранам мира, а лет через десять и в СССР.

Автомобиль пользовался популярностью не только у кинематографистов, но и у музыкантов. Американские, европейские и даже японские группы украшали «Ягуаром» обложки альбомов, а новоиспеченная шведская поп-команда, недолго думая, вообще присвоила себе имя «Е-тип».

На специальной спортивной версии «Лайтвейт» выступали известные гонщики и в их числе звезды формулы 1 Грэм Хилл и Джеки Стюарт. Достичь былых высот в Ле-Мане не удалось: лучшим результатом стали 4- и 5-е места в 1962-м, но, с учетом тогдашней популярности 24-часовых гонок, это было высоким достижением.

Чтобы вписаться в жесткие американские экологические нормы (в США уходило более 60% машин), в 1968 году двигатель деформировали до 246 л. с., но уже в 1971-м фирма подготовила покупателям сюрприз: под капотом «Ягуара-Е» появился новый 272-сильный мотор V 12. С этим агрегатом купе разгонялось до «сотни» за 6,6 с!

В отличие от большинства спортивных моделей, чей дизайн особенно подвержен влияниям моды, «Ягуар Е-тип», казалось, не старел. Британского «кота» подкосил энергетический кризис начала 70-х. Его век закончился вместе с благодатными шестидесятыми, когда казалось, что низкие цены на нефть продержатся вечно. За 14 лет фирма выпустила более 72 тысяч «ягуаров-Е».

Дилеры еще не успели продать последние экземпляры, а по миру уже расплодились клубы поклонников легендарной модели. Машина стала желанным гостем экспозиций именитых музеев и богатых гаражей коллекционеров. Элтон Джон, например, хвастался алым родстером самой престижной, первой серии.

Казалось, «Ягуар Е-тип» навсегда ушел в историю, но ровно через 35 лет, когда фирма уже попала под крыло «Форда», у знаменитого британского хищника появился достойный отпрыск – модель ХК-8. Как и положено акселератам, «котенок» мощнее именитого предка – V- образные «восьмерки» развивают 284 и 363 л. с. И этот продолжатель славного рода, и представленный совсем недавно концепт-кар «Ягуар-F» верны традициям породы: в их чертах отчетливо видны мощь и грация легендарного предка. ЗР


За концепт-каром «Ягуар-F» стоит легендарный Е-тип.

Двигатель спортивного «Лайтвейта» развивал около 400 л. с.

МНОГО ЛЕТ НАЗАД... /КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ

ТЕКСТ / ЛЕВ ШУГУРОВ

185 лет. 19.11.1816 английский изобретатель Роберт Стирлинг получил патент на двигатель внешнего сгорания.

115 лет. 15.11.1886 Роберт Бош открыл в Штутгарте мастерскую по изготовлению электроприборов. Через год он стал выпускать магнето для двигателей внутреннего сгорания.

105 лет. 5.11.1896 в Англии отменен закон о красном флаге, который обязательно нужно было нести перед каждым нерельсовым самодвижущимся экипажем. В память об этом событии ежегодно проходит пробег старинных автомобилей из Лондона в Брайтон.

100 лет. 12.11.1901 родился Алексей Владимирович Сахновский. Он работал стилистом кузовов в бельгийских и американских автомобильных фирмах.

95 лет. 5.11.1906 родился Виктор Васильевич Осепчугов, главный конструктор заводов ЯАЗ (1933–1952 гг.) и ЛАЗ (1952–1958 гг.), лауреат Государственной премии (1948 г.).

14.11.1906 в лондонском зале «Олимпия» на автомобильной выставке состоялась презентация шасси «Роллс-Ройс» модели «40/50», названной впоследствии «Сильвер Гоуст».

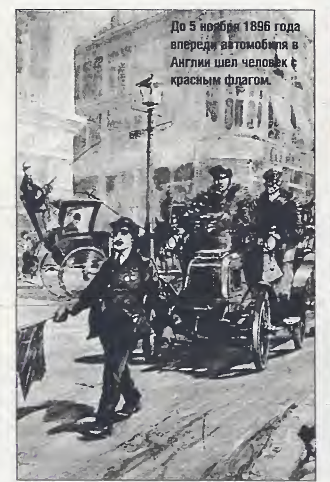
90 лет. 6.11.1911 автомобильный гонщик Луи Шевроле зарегистрировал фирму «Шевроле Мотор Кар Ко».

70 лет. 7.11.1931 на Ярославском автомобильном заводе выпущен первый отечественный серийный трехосный грузовик ЯГ-10.

65 лет. 3.11.1936 начато серийное производство отечественных представительских автомобилей ЗИС-101. Всего было выпущено 8752 машины.

50 лет. 6.11.1951 в столице Польши на заводе ФСО собран первый автомобиль «Варшава». Машин, выпускавшихся по советской лицензии ГАЗ-М20, за 23 года изготовили 253 тысячи.

7.11.1951. В Польше начали сборку грузовиков «Люблин-51» по советской лицензии ГАЗ-51. Машину выпускали до 1959 г.



До 5 ноября 1896 года впереди автомобиля в Англии шел человек с красным флагом.



«Роллс-Ройс» – «40/50» 1906 г.



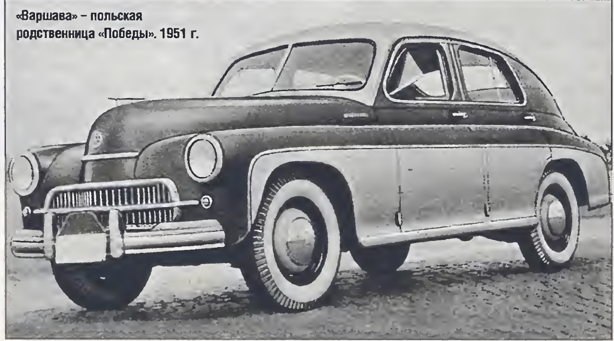
Сборка ЗИС-101 на конвейере. 1936 г.



Первый отечественный трехосный грузовик ЯГ-10.



В. В. Осепчугов (1906–1986 гг.).



«Варшава» – польская родственница «Победы». 1951 г.

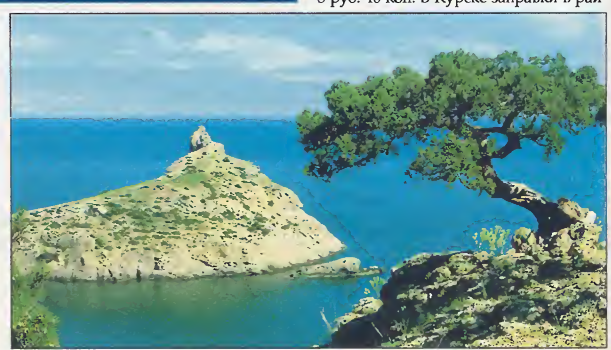
/ПУТЕШЕСТВИЕ

В КРЫМ ЗА 300 РУБЛЕЙ

ЭТО НЕ ФАНТАСТИКА И ДАЖЕ НЕ ПУТЕШЕСТВИЕ АВТОСТОПОМ

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР РАКИТСКИЙ

Традиционная летняя задача для многих – понежиться на южном солнце. Семья у нас средняя – двое взрослых, двое детей. Зато отпуск длинный – целых полтора месяца, значит, вещей много. Можно было, конечно, добираться на поезде, но стоимость билетов от 1400 руб. в плацкарте скорого до 2470 руб. в купе фирменного поезда, плюс летний ажиотаж в билетных кассах. Поэтому решили ехать на машине. А почему бы и нет? «Дэу-Нексия», доказавшая свою надежность в течение предыдущих 90 тыс. км пробега, вполне способна решить такую задачу. А учитывая, что в машине есть кондиционер...



Кроме того, хотелось выяснить, насколько реально съездить на юг, «питаясь» природным газом – метаном. Дело в том, что «Нексия» оборудована топливной аппаратурой итальянской фирмы «Ловато» для работы на сжатом газе (ЗР, 2001, № 8). Для увеличения дальности установили еще один 35-литровый баллон – в обычной эксплуатации их два. Запас хода на одной заправке метана увеличился до 330–410 км. Правда, багажник слегка «обмелел»: объем уменьшился почти на треть, а грузоподъемность – на 85 кг. Тем не менее, оставшегося в просторном багажнике «Нексии» места вполне хватило для отпускного скарба.

Отсутствие достоверной информации о заправках, официально именуемых автомобильными газонаполнительными компрессорными станциями – АГНКС, вызывало поначалу некоторые сомнения в успехе эксперимента. Но опасения оказались напрасными. Не сказать что АГНКС маячат на каждом шагу, но на бензин не пришлось переходить ни разу. Да и работают они круглосуточно, в отличие от пропан-бутановых. В Москве заправка метаном стоит от 3 руб. 40 коп. до 3 руб. 60 коп. за один кубометр. Следующая в Туле, на объездной дороге у отметки «188 км», по 3 руб. 10 коп. за 1 м^3. В Орле – «371 км» – опять 3 руб. 40 коп. В Курске заправки в рай-



В России АГКНС, как правило, пустынны.

оне «521 км», «536 км». Стоимость газа 3 руб. 15 коп. В Харькове АГНКС на объездной дороге (не доезжая пары километров до населенного пункта «Научный»), в Запорожье через километр после въезда в город. Цена за 1 м^3 составляет 0,6 гривны, что соответствует 3 руб. 30 коп. Результат впечатляет: до Джанкоя на топливо истратил всего 273 рубля! Правда, средняя скорость оказалась не очень высокой – 65 км/ч. Много времени уходило не на сам процесс заправки, а на общение с коллегами. Легковой автомобиль на метановом топливе с импортной газовой аппаратурой вызывал неподдельный интерес.

В Крыму заправиться природным газом можно в Симферополе, Ялте, Евпатории по 0,7 гривны (3 руб. 85 коп.). На Украине спрос на метан очень высокий, а в Симферополе – почти ажиотажный! На заправках выстраивались очереди, хотя работали все посты. Даже компрессоры с трудом справлялись с такой нагрузкой. Но, несмотря на толчею, здесь, в отличие от периодов московских газовых кризисов, в людях сохранилась доброжелательность. До сих пор тепло вспоминаю эпизод, когда, увидев автомобиль с детьми (и московскими номерами), нас как гостей любезно пропустили вперед, избавив от стояния в трехчасовой очереди.

На обратной дороге в Москву для изучения «метановой» обстановки выбрали другой маршрут: на пароме через Керченский пролив на Кубань и далее на Ростов – Воронеж – Москву, по трассе М4 «Дон». В Краснодарском крае и Ростовской области сеть действующих станций гораздо шире, чем в Подмосковье. Дальше ситуация хуже – от Ростова до Москвы заправки есть только в Шахтах и Воронеже, чего явно недостаточно.



Всего заправлялись четыре раза – в Бердянске, Таганроге, Шахтах и Воронеже.

Кажется, поездка удалась – но общее впечатление от действующих АГНКС осталось довольно печальное. Все они построены давно, оборудование поддерживается в рабочем состоянии с трудом. В Московской области вместо вышедших из строя снимают агрегаты с простаивающих заправок-доноров. В результате некоторые станции уже пришли в негодность. На Украине ремонтируют то оборудование, которым располагают. А ведь метановые заправки – дело в перспективе прибыльное и весьма полезное для улучшения экологической обстановки. Тем не менее, даже существующие станции позволяют доехать до Крыма или Кавказа, используя лишь дешевый сжатый газ!





НАША СПРАВКА

В середине 80-х была сделана попытка на государственном уровне стимулировать перевод части автотранспорта на природный газ. Именно в тот период построены и оснащены существующие АГНКС. Однако перестройка отодвинула эти намерения на задний план.

Проблема газификации транспорта с использованием метанового топлива подобна замкнутому кругу. С одной стороны, делать автомобили под газовое топливо невыгодно, поскольку спрос на них невелик: машина дороже, эксплуатация сложнее, заправочных станций явно недостаточно. С другой стороны, пока автомобилей, работающих на метане, мало, не расширяется и сеть заправок.

Уже сформулирована и принята федеральная программа по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива. Но все декларации и благие пожелания могут подолгу оставаться на бумаге, если не заработают экономические стимулы. Примеры такого подхода к законодательству на Западе уже есть – они приносят плоды. Стимулировать изготовителей транспортных средств, отвечающих высоким экологическим требованиям (в том числе работающих на газовом топливе), производителей и установщиков газовой топливной аппаратуры и, наконец, владельцев автомобилей можно, например, используя гибкую схему налогообложения. ЗР

АВТО ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ

ВЫШЛО В СВЕТ IX ИЗДАНИЕ «МИРА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ»

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КЛАНУННИКОВ



Для производителей осень – время показа моделей следующего года. А для «За рулем» – горячая пора сбора урожая новинок и представления их в очередном каталоге «Мир легковых автомобилей». На этот раз он будет уже девятым.

Постоянные читатели хорошо представляют себе структуру этого популярного ежегодника. Ее традиционность – гарантия того, что и новый каталог будет столь же удобен и полезен, как и все предыдущие. В то же время в каждом новом издании коллектив авторов старается подготовить пусть и небольшие, но интересные сюрпризы. На этот раз в объемный раздел, посвященный концепт-карам, вошли самые последние фантазии конструкторов и дизайнеров. Грозный «Ниссан-Кроссбоу», футуристический «Пежо-Монстр», изящная «Пининфарина-Старт» – может быть, всего через пару, ну тройку лет мы будем ездить на похожих машинах.

В основном разделе каталога – серийные модели четырех континентов – особое внимание, естественно, новинкам 2002-го модельного года. В таблицах с подробными техническими характеристиками есть даже японские автомобили, предназначенные для японского же рынка. Их данные заинтересуют многих – немало «чистокровных» машин из Страны восходящего солнца колесят по дорогам России.

Поклонников редких экзотических автомобилей порадует уже постоянный для каталога «За рулем» раздел мелкосерийных моделей. В главе, посвященной тюнингу, все последние обновы от мастеров «делать хорошие автомобили еще лучше». В разделе экзотики – малоизвестные модели. И пусть годовое производство здесь исчисляется порой лишь десятками, но для истинного автомобильного гурмана имена «Кейнат», «Спикер», «Рудольфо» звучат, как музыка.

Основные разделы каталога дополняют обзорные статьи по проблемам мирового и российского автомобилестроения, а также статистика производства по странам и фирмам. Наконец, в этом году, как и в прошлом – добавление к обычной версии, электронный вариант трех каталогов: легкового, грузового и мотоциклетного.

Год 2001 выдался урожайным на новинки. Хотите убедиться? Добро пожаловать в «Мир легковых автомобилей»! ЗР

КНИГУ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:
в магазинах Торгового дома «За рулем» в Москве:
ул. Бакунинская, 72. Тел. (095) 267-64-93
(м. «Бауманская», тр. 22, 25, ост. «Балакиревский переулок»);
ул. Долгоруковская, 36. Тел. (095) 973-14-00
(м. «Новослободская», по улице к центру);
ул. Краснопрудная, 30. Тел. (095) 264-92-94, 264-65-92 (м. «Красносельская»).
Оптом: тел. (095) 207-23-82, 267-64-93;
факс (095) 737-43-07, 269-57-98.

СТАРЫЙ ДОБРЫЙ АНГЛИЙСКИЙ



Туманный Альбион коварно подтвердил репутацию одной из самых «сырых» держав мира.

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК

Взгляды десятков тысяч зрителей были прикованы к дальнему повороту трека. Шестеро гонщиков в ярких комбинезонах и четверо судей, среди которых выделялся высокий пожилой господин в ковбойской шляпе, что-то живо обсуждали. Время от времени кто-нибудь из них присаживался на корточки и озабоченно похлопывал асфальт рукой. До старта гонки оставалось меньше двух часов, но никто не знал, состоится ли она вообще – все тренировки и квалификация были отменены, да и начало разминки откладывали уже в третий раз. Наконец диктор объявил по стадиону: «Старт намечен на три часа пополудни…»

Шестнадцатый этап первенства CART провели буквально чудом. Европейский вояж, задуманный впервые в истории Чемпионата автогоночных команд, планировался с большим размахом, но едва не стал величайшим конфузом этой гоночной серии.

Оборудование команд, автомобили, механики, инженеры, часть пилотов уже прибыли в городок Лаузиц неподалеку от Берлина, где намечено было провести 15-й этап CART, когда из Нью-Йорка и Вашингтона пришли известия о страшных взрывах. Гонку все же решили не отменять, но из-за того, что полеты в Штатах были прекращены, некоторые гонщики добрались до Германии только утром перед стартом.

Дальше – больше. Обрушившиеся на Лаузиц ливни не дали провести квалификацию (трековые гонки под дождем запрещены – слишком опасно). И, наконец, когда природа все же смилостивилась и немецкий этап – его назвали Американский мемориал в память о погибших в катастрофах 11 сентября – уже подходил к концу, чамп-кар лидера гонки Алессандро Дзанарди занесло, развернуло поперек трассы и на скорости под 300 км/ч в него врезался автомобиль канадца Алекса Тальяни…

Оставшиеся до финиша 12 кругов гонщики прошли под желтыми флага-

Дебют чемпионата CART в Европе отметили с большой помпой.





Посмотреть настоящую американскую гонку на трибуны «Рогингем мотор спидвей» пришли 35 тысяч зрителей.

ЭТАПЫ АМЕРИКАНСКОГО ГОНОЧНОГО ПЕРВЕНСТВА CART ВПЕРВЫЕ ПОЖАЛОВАЛИ В ЕВРОПУ

ми, запрещающими обгон, и угрожать позициям лидеров Кенни Брака, Макса Паписа и Патрика Карпентье уже никто не мог. А поздним вечером в берлинской больнице Дзанарди пришлось ампутировать обе ноги выше колен. «Счастье еще, что остался в живых», – разводили руками врачи.

Можно представить себе состояние гонщиков, когда через неделю, приехав на 16-й этап в Англию, они обнаружили, что новенький, с иголочки трек, построенный специально к этому состязанию, очень опасен, почти непригоден для гонок: сквозь асфальт в некоторых местах просачивались грунтовые воды и на трассе образовались влажные пятна. «Когда машина попадает на такое пятно, – сказал после десяти кругов первой тренировки самый заслуженный из участников, Майкл Андретти, – это все равно, что зимней ночью вы наезжаете на чуть припорошенный снегом голый лед...» «А жаль, – заметил бразилец Кристиано да Матта, сменивший в нынешнем сезоне ветерана в команде «Тексако/Хаволин–Ньюман/Хаас», – замечательно спроектированная и построенная трасса. Очень интересные углы наклона в виражах и гладкое покрытие».

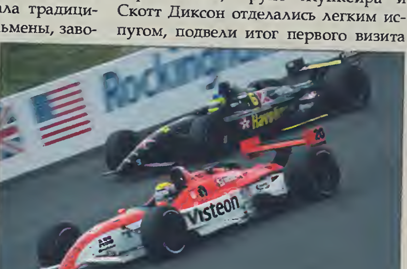
Англичане потратили 50 млн. фунтов стерлингов (около $73 млн.) на строительство этого трека необычной трапецеидальной формы, французская фирма «Кола», заасфальтировавшая 126 тысяч квадратных метров трассы, гарантировала поразительно гладкую поверхность – ±1 мм! Наконец, трек назвали «Рокингем мотор спидвей» в честь расположенного неподалеку городка и замка, принадлежавшего первому премьер-министру Великобритании, двести лет назад официально признавшему США, лорду Рокингему. Все, все было сделано, чтобы продемонстрировать европейским зрителям американские гонки в самом лучшем виде. И тут такой конфуз...

Посовещавшись, пилоты все же решились рискнуть. Никто не выкручивал им рук. Ни главный судья, тот самый высокий седовласый ковбой Уолли Далленбах, сам в свое время не один десяток гонок проведший за рулем индикара, ни владельцы команд, ни спонсоры, понимавшие, что в случае трагедии реклама может превратиться в антирекламу. Только десятки тысяч болельщиков, специально приехавших, чтобы воочию наконец увидеть, так ли уж хороши эти американские трековые гонки, как о них говорят, напряженно ждали решения пилотов...

Солнце уже садилось за высоченные трибуны трека Рокингем, когда над стадионом прозвучала традиционная команда: «Джентльмены, заводите моторы!» И, конечно же, ни один из зрителей не пожалел, что дождался начала этого зрелища. Потому что 16-й этап, как, впрочем, всякая трековая гонка CART, держал всех в напряжении от первого до последнего метра 333-километровой дистанции. А средняя скорость на круге (именно средняя, не максимальная!) превышала порой 340 км/ч.

И хотя не слишком крутые виражи и короткие прямые английской трассы серьезно затрудняли обгоны, да и, памятуя о мокрых пятнах в четвертом, самом сложном повороте, пилоты наверняка старались не рисковать сверх меры, зрители увидели битву на последнем круге между действующим чемпионом Жилем де Ферраном и лидером сезона Браком. Рванувшись вперед в том самом четвертом повороте, бразилец опередил на финише шведа чуть более чем на полсекунды.

Всего три аварии, в которых к тому же пострадали лишь автомобили, а Тора Такаги, Бруно Жункейра и Скотт Диксон отделались легким испугом, подвели итог первого визита CART в Европу. Начавшись в жутковатом стиле хичкоковского триллера, этот вояж все-таки превратился в увлекательный вестерн с хорошими сильными парнями и хэппи-эндом. Не совсем ясно только, приедут ли эти ковбои в Рокингем через год. Ведь трассу-то все же придется переделывать.



У болидов CART есть одно преимущество над «коллегами» из формулы 1 – они более быстрые, что особенно заметно на «овалах».

Действующий чемпион Жиль де Ферран к концу сезона набрал обороты и вплотную подобрался к лидеру Кенни Браку.

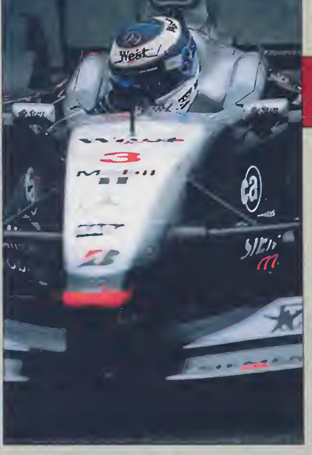


ЧЕМПИОНАТ CART ПОСЛЕ 16 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: 1. **К. БРАК** (Швеция, «Лола-Форд») – 147; 2. **Ж. ДЕ ФЕРРАН** (Бразилия, «Рейнард-Хонда») – 141; 3. **М. АНДРЕТТИ** (США, «Рейнард-Хонда») – 125; 4. **Х. КАСТРОНЕВЕШ** (Бразилия, «Рейнард-Хонда») – 123; 5. **К. ДА МАТТА** (Бразилия, «Лола-Тойота») – 92; 6. **Д. ФРАНКИТТИ** (Великобритания, «Рейнард-Хонда») – 89.

РЕДАКЦИЯ ВЫРАЖАЕТ БЛАГОДАРНОСТЬ КОМПАНИИ «ТЕКСАКО» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

МИКА ХАККИНЕН ДЕЛАЕТ СЕБЕ ПОДАРОК /ФОРМУЛА 1



ЧРЕЗВЫЧАЙНО УДАЧНО ДЛЯ ДВУКРАТНОГО ЧЕМПИОНА МИРА СЛОЖИЛСЯ ГРАН-ПРИ США

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ФОТОБАНК-ALLSPORT

Слухи о том, что Мика Хаккинен покинет формулу 1, увы, подтвердились. Не дожидаясь конца сезона, «Мак-Ларен» объявил, что финн в 2002-м выступать не будет. Его заменит в команде другой финский гонщик, прекрасно дебютировавший в «Заубере», молодой Кими Райкконен.

Все, скорее всего, закономерно. В первой половине чемпионата на финна обрушилась невероятная череда поломок, а во второй... Во второй он уже утратил мотивации. Победой в Великобритании Мика доказал, что он «все тот же Хаккинен», и на том можно было успокоиться. Вплоть до Гран-при США, где появился новый стимул – накануне гонки он в тридцать третий раз отметил день своего рождения и захотел сделать себе подарок. Впрочем, за это надо было как следует побороться.

Хаккинен великолепно провел квалификацию и получил второе место на старте. И что бы вы думали? В воскресенье в ходе свободной тренировки он по недоразумению выехал на трассу, когда над ней висел красный флаг. Судьи приняли более чем странное решение: аннулировали лучший субботний круг Мики! Тем самым переместили финна со второй на четвертую позицию.

Очередной прокол комиссаров? В Бельгии они как-то недосмотрели, что на автомобиле Джанкарло Физикеллы в ходе гонки дважды меняли только задние (!) колеса. Правила этого не разрешают – менять положено все четыре. Тем не менее, итальянец благополучно поднялся на третью ступень подиума.

Но Хаккинена в этот день невозможно было чем-либо поколебать. Он просто ехал в своем ритме. Никто даже и предположить не мог, что победа придет именно к нему. Впереди и быстрее финна ехали обе «феррари» и «Вильямс» Хуана-Пабло Монтои. Но Монтоя и Баррикелло спалили моторы, а Михаэль Шумахер... щедро подарил финну 10 секунд. Именно столько немец проиграл в коротком промежутке между питстопами своим и Мики. Тут уж Хаккинен своего не упустил.

«Я совершенно без опаски пропущу следующий сезон, – говорит финн. – У меня выгодное положение. Во-первых, я еще достаточно молод. Во-вторых, меня хорошо запомнили, и через два года никто не скажет, что, мол, Хаккинен – это вчерашний день. И в-третьих, я действительно сильно устал, прежде всего психологически». ЗР

ГРАН-ПРИ ИТАЛИИ
16 СЕНТЯБРЯ, МОНЦА
(53 круга по 5783 м)

1. **Х.-П. МОНТОЯ** (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 1:16.58,493; 2. **Р. БАРРИКЕЛЛО** (Бразилия, «Феррари») – 5,175; 3. **Р. ШУМАХЕР** (Германия, «Вильямс-БМВ») – 17.335; 4. **М. ШУМАХЕР** (Германия, «Феррари») – 24,991; 5. **П. ДЕ ЛА РОЗА** (Испания, «Ягуар-Косворт») – 1.14,984; 6. **Ж. ВИЛЬНЕВ** (Канада, «BAR-Хонда») – 1.22.469.

ГРАН-ПРИ США
30 СЕНТЯБРЯ, ИНДИАНАПОЛИС
(73 круга по 4195 м)

1. **М. ХАККИНЕН** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 1:32.42,840; 2. **М. ШУМАХЕР** – 11.046; 3. **Д. КУЛТАРД** (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») – 12,043; 4. **Э. ИРВАЙН** (Великобритания, «Ягуар-Косворт») – 1.12,434; 5. **Н. ХАЙДФЕЛЬД** (Германия, «Заубер-Петронас») – 1.12,996; 6. **Ж. АЛЕЗИ** (Франция, «Джордан-Хонда») – 1 круг.

КАЛЕНДАРЬ - 2001

4 МАРТА	**АВСТРАЛИЯ**	М. ШУМАХЕР	Д. КУЛТАРД	Р. БАРРИКЕЛЛО
18 МАРТА	**МАЛАЙЗИЯ**	М. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО	Д. КУЛТАРД
1 АПРЕЛЯ	**БРАЗИЛИЯ**	Д. КУЛТАРД	М. ШУМАХЕР	Н. ХАЙДФЕЛЬД
15 АПРЕЛЯ	**САН-МАРИНО**	Р. ШУМАХЕР	Д. КУЛТАРД	Р. БАРРИКЕЛЛО
29 АПРЕЛЯ	**ИСПАНИЯ**	М. ШУМАХЕР	Х.-П. МОНТОЯ	Ж. ВИЛЬНЕВ
13 МАЯ	**АВСТРИЯ**	Д. КУЛТАРД	М. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО
27 МАЯ	**МОНАКО**	М. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО	Э. ИРВАЙН
10 ИЮНЯ	**КАНАДА**	Р. ШУМАХЕР	М. ШУМАХЕР	М. ХАККИНЕН
24 ИЮНЯ	**ЕВРОПА**	М. ШУМАХЕР	Х.-П. МОНТОЯ	Д. КУЛТАРД
1 ИЮЛЯ	**ФРАНЦИЯ**	М. ШУМАХЕР	Р. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО
15 ИЮЛЯ	**ВЕЛИКОБРИТАНИЯ**	М. ХАККИНЕН	М. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО
29 ИЮЛЯ	**ГЕРМАНИЯ**	Р. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО	Ж. ВИЛЬНЕВ
19 АВГУСТА	**ВЕНГРИЯ**	М. ШУМАХЕР	Р. БАРРИКЕЛЛО	Д. КУЛТАРД
2 СЕНТЯБРЯ	**БЕЛЬГИЯ**	М. ШУМАХЕР	Д. КУЛТАРД	Дж. ФИЗИКЕЛЛА
16 СЕНТЯБРЯ	**ИТАЛИЯ**	Х.-П. МОНТОЯ	Р. БАРРИКЕЛЛО	Р. ШУМАХЕР
30 СЕНТЯБРЯ	**США**	М. ХАККИНЕН	М. ШУМАХЕР	Д. КУЛТАРД
14 ОКТЯБРЯ	**ЯПОНИЯ**	**М. ШУМАХЕР**	**Х.-П. МОНТОЯ**	**Д. КУЛТАРД**

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ЮРИЙ ТЮРИН

ТАЛАНТЫ ПО НАСЛЕДСТВУ

/КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

КОЛЬЦЕВОЙ СЕЗОН ЗАВЕРШИЛСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГОНКОЙ НА «НЕВСКОМ КОЛЬЦЕ»

История гонки Neva Ring началась два года назад, когда в Санкт-Петербурге на трассе «Невское кольцо» высадился мощный десант из Германии. Россияне в той первой очной встрече с иностранцами даже не попали в первую пятерку. Поражение не удивило – класс двухлитровых иномарок (сегодня он называется «Туринг») мы позаимствовали именно в Германии у тамошнего чемпионата DTC. Кому, как не немцам, было задавать в нем тон? Тем более что машины их на сезон свежее – мы-то покупали технику «секонд-хэнд», причем именно у команд DTC.

Год спустя эксперимент повторили. Двум десяткам россиян, поднаторевшим в настройке БМВ, «опелей» и «фольксвагенов», противостоял лишь один иностранец – чемпион Финляндии Олли Хаппалайнен. И уверенно выиграл оба заезда. Правда, наши отставали уже не на круг, как от немцев, а хоть и ощутимо, но не позорно.

И вот третья гонка «Невское кольцо-2001». Она прошла в рамках последнего этапа чемпионата страны, названного «Кубок МТС» – по имени главного спонсора, известной телекоммуникационной компании. В роли гостей – ближайшие соседи из Литвы и Эстонии. Не немцы, не финны, но и их слабаками не назовешь – автомобили приличные, такие же, как у нас, «бимеры», «астры» и «гольфы». Кстати, соседи, так же как и мы, заинтересованы в серии соревнований балтийских стран, куда идеально вписалась бы питерская гонка.



Михаил Ухов стартовал первым, но поломка помешала ему бороться за победу.

Из шести прибалтов выделялись эстонец Айвис Охтла, удачно выступавший на БМВ-320 последней модификации в финском чемпионате, и рижанин Арнис Юршевскис. Наш старый знакомый! На стыке 80–90-х один из сильнейших картингистов страны выигрывал чемпионаты СССР и входил в состав сборной. Ныне же вместе с Гиртсом Крузманисом выступает за команду АМБ на «Опеле-Астра». По итогам квалификаций Охтла и Юршевскис были лучшими из гостей – шестой и седьмой результаты. В гонке же уступали только лидерам и призерам чемпионата России – Михаилу Ухову, Александру Львову и Дмитрию Королеву.

После восьми кругов БМВ Ухова остановили подкапотные проблемы, а Львов и Королев дружной парочкой умчались от всех преследователей. Ближайшим, отбив несколько атак эстонца Охтлы, был Юршевскис. Следом за ними приехал бывший партнер Арниса по картинговой сборной, курянин Григорий Комаров из московской команды «МТС Эй-Си Рейсинг«. Ничего не скажешь, тесен гоночный мир.

Главным героем дня стал Александр Львов. Пользуясь поддержкой родных стен, выиграл обе гонки, этап чемпионата и международную. Подиум последней напомнил знатокам автоспорта события двадцатилетней давности: здесь же, у подножия стадиона им. Кирова, в одной из гонок первым и третьим финишировали Львов и Юршевскис. Это были… папы нынешних гонщиков. Оба приехали на «Невское кольцо» и болели за своих сыновей. И кто только придумал, что талант не передается по наследству? |ЗР|



Айвис Охтла дома ездит под первым номером, а здесь пришлось наклеить скромную шестерку.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ
ИТОГИ

«ТУРИНГ»: 1. А. ЛЬВОВ (С.–Петербург, «Мастер–Пилот Свеза», «Опель–Астра») – 170; **2. М. УХОВ** (Москва, «МТС Эй–Си Рейсинг«, БМВ–320) – 112; **3. Д. КОРОЛЕВ** (Москва, «Визави Моторспорт», «Форд–Фокус») – 103.

«СУПЕРТУРИЗМ»: 1. А. ШИЛЛА (Италия, «ЛУКойл Рейсинг«, ВАЗ–2110) – 97,5; **2. А. ДУДУКАЛО** (Москва, «ЛУКойл Рейсинг«, ВАЗ–2110) – 79; **3. Н. МЕЗЕНЦЕВ** (Тольятти, «Лада–Автоспорт», ВАЗ–2112) – 64.

ФОРМУЛА 3: 1. М. МЕДИАНИ (Италия, «Арт Лайн Инжиниринг») – 134; **2. А. ПЕДЕМОНТЕ** (Италия, «ЛУКойл Рейсинг») – 122; **3. В. КОЗАНКОВ** (Москва, СК «Канопус») – 67, все – «Даллара».

ФОРМУЛА 1600: 1. Д. ЩЕГЛОВ (Москва, «ЛогоВАЗ–Беляево», «Эстония–26») – 80; **2. А. НЕСТЕРОВ** (Москва, «ТБМ Моторспорт», «Даллара–395») – 56; **3. Н. ВЕТРОВ** (Москва, «Формула Z», «Опель–Лотос») – 44.

КУБОК «VW-ПОЛО»
ИТОГИ

1. М. УХОВ (Москва, «МТС Эй–Си Рейсинг«) – 145; **2. Б. ШУЛЬМЕЙСТЕР** (Москва, «Шишкин Лес Автоспорт») – 140; **3. В. СУХОВ** (Видное, ОМК) – 122.

КУБОК РОССИИ, КЛАСС «ЛАДА»
ИТОГИ

1. А. ГРУЗДЕВ – 123; **2. М. ИЛЯКОВ** (оба – Тольятти, «Лада–Автоспорт») – 103; **3. Р. КОЗЯВИН** (Тольятти, «Автоцентр ВАЗ») – 97.

ПО КОМ ТРЕЩАЛИ БАМПЕРЫ



Гонкой в Курске завершился пятиэтапный чемпионат страны по кроссу в «элитарных» классах – легковых и багги. Два чемпиона определились в этом году досрочно – московские баггисты, партнеры по команде «Газпрома» Роман Колесников и его молодой ученик Виктор Дмитриев забронировали «золото», одержав по три победы.

А вот в «кузовах» предстояло выявить тройки призеров. Заезды легковушек и без того отличаются боевитостью, ну а тут уж бамперы трещали в полный голос. Впрочем, не у всех. Рустем Минниханов, например, довольно легко убежал от главного оппонента, представителя Дмитровского автополигона Александра Карасевича. Выиграв гонку, премьер-министр Татарстана наконец-то получил первый свой чемпионский титул.

Куда более остро проходил финал заезда легковых-1600, самого массового и потому самого непредсказуемого класса. «Непредсказуемость» в этом сезоне достигла апогея: чемпион двух последних лет, ижевчанин Ренас Мухаметзянов в итоге не попал даже в шестерку лучших. Не было его и на старте финала, где главным фаворитом считался опытный тольяттинец Алексей Иванов. Однако в решающей гонке он уступил казанцам Иреку Миннахметову, Радику Шаймиеву и рязанцу Сергею Долину. Второе место принесло молодому и быстро прогрессирующему Долину золотую медаль.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, ИТОГИ

ЛЕГКОВЫЕ-1600: 1. С. ДОЛИН (Рязань) – 50; 2. А. ИВАНОВ (Тольятти) – 50; 3. В. КОЛЕСОВ (Тольятти) – 39. **ЛЕГКОВЫЕ-3500:** 1. Р. МИННИХАНОВ (Казань) – 55; 2. А. КАРАСЕВИЧ (Дмитров) – 50; 3. С. КВАШНИН (Москва) – 39. **БАГГИ-1600:** 1. В. ДМИТРИЕВ (Москва) – 40; 2. Б. ЦЕХАНОВИЧ (Балаково) – 32; 3. Ю. КУЗЬМИЧЕВ (Самара) – 30. **БАГГИ-3500:** 1. Р. КОЛЕСНИКОВ (Москва) – 60; 2. Г. СОЛОМЕНЦЕВ (Тольятти) – 50; 3. И. СОЛОМЕНЦЕВ (Тольятти) – 39.

ДЬЯВОЛ ПРОСНУЛСЯ ВЕСНОЙ

Большой сюрприз ожидал участников первенства мира по ралли на десятом этапе в Новой Зеландии. Раньше эта гонка проходила в августе (там она считалась зимней), когда рыхлую трассу поливают дожди и всем примерно одинаково скользко. Теперь же, в конце сентября, пришла весна, и лидерам пришлось ехать, разгребая колесами сухой грунт и гравий. Первым номером стартовал лидер чемпионата Томми Мякинен, ему-то и досталось в первый день больше всего «бульдозерных» работ. Может, поэтому финн потерял две минуты и на 14-й позиции лишился всех шансов занять приличное итоговое место.

В выигрыше были те, кто ехал в «середке». После двух дней впереди оказались шотландцы – Ричард Бернс и Колин Мак-Рей. Своего они уже не упустили, притом сходов в стане заводских команд практически не было. Третьим финишировал Харри Рованпера, затмивший в составе «Пежо» действующего чемпиона Маркуса Гронхольма.



Ударная сила «Субару» – Бернс – третий год в числе фаворитов чемпионата, но в этом сезоне выглядел бледно – побед не одерживал. «Зеландия всегда мне нравилась тем, что здесь очень скользко. Но оказывается, и сухой вариант тоже неплох!» – шутил Ричард, прозванный «Рыжим дьяволом» за цвет шевелюры и агрессивную манеру езды.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

ПОСЛЕ 10 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: 1–2. Т. МЯКИНЕН (Финляндия, «Мицубиси-Лансер»), К. МАК-РЕЙ (Великобритания, «Форд-Фокус») – по 40 очков; 3. Р. БЕРНС (Великобритания, «Субару-Импреза») – 31; 4. К. САЙНС (Испания, «Форд-Фокус») – 30; 5. Х. РОВАНПЕРА – 27; 6. М. ГРОНХОЛЬМ (оба – Финляндия, «Пежо-206») – 16.

КОМАНДЫ: 1. «Форд» – 75; 2. «Мицубиси» – 66; 3. «Субару» – 46; 4. «Пежо» – 45; 5. «Шкода» – 15; 6. «Хёндэ» – 10.

ИТОГИ ПОДВЕЛИ В МОНЦЕ

Международный чемпионат формулы 3000 в этом году проходил в новом формате – 12 этапов, причем один – в Бразилии. Доселе серия была сугубо «европейской». ФИА в своей табели о рангах ставит ее на третью позицию по значимости – после чемпионатов мира формулы 1 и раллийного.



Возможно, «цена» каждого из этапов и уменьшилась, но борьба проще отнюдь не стала – более 30 пилотов, 12 команд. Одна из них наша – «Арден Россия», финансовую поддержку которой оказывает вездесущий «ЛУКойл».

На последней гонке сезона в итальянской Монце оба пилота «Арден» рассчитывали на успех. Дэррен Мэннинг стартовал с 12-й позиции, Виктор Маслов – с 18-й. Но первый же поворот все перевернул – англичанин угодил в завал, а россиянин выбрался сразу на восьмое место. Однако к середине гонки «Лола-Зетек» Маслова забарахлила, и Виктор финишировал четырнадцатым.

В чемпионате 24-летний уроженец Сургута не набрал очков, но благополучно финишировал в 10 гонках из 12. В прошлом году дела Маслова шли куда хуже.

Гонку в Монце выиграл итальянец Джорджио Пантано, а досрочно отметивший чемпионство 22-летний Джастин Уилсон был вторым.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ 3000

ИТОГИ

1. ДЖ. УИЛСОН (Великобритания, «Нордик») – 71; 2. М. УЭББЕР (Австралия, «Супер-Нова») – 39; 3. Т. ЭНГЕ (Чехия, «Нордик») – 39... 11. Д. МЭННИНГ (Великобритания, «Арден-Россия») – 11.

С БАРСКОГО ПЛЕЧА

/ВТОРЫЕ РУКИ

ГОВОРЯТ, ЧТО ТРЕХ-ЧЕТЫРЕХЛЕТКИ ИЗ ГЕРМАНИИ – ПОЧТИ КАК С ЗАВОДА: СЕЛ И ПОЕХАЛ...



186 РАЗНЫЕ, РАЗНЫЕ ДИСКИ...
182 «ДЕСЯТКА» ГЛАЗАМИ РЕМОНТНИКА
192 АККУМУЛЯТОРЫ «ХОППЕКЕ»



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

При ввозе недорогих автомобилей из-за границы нынче не выгадаешь, да и растаможка порой превышает стоимость самой машины. Другое дело – почти новые престижные модели, не имеющие пробега по России, они привлекательны для покупателей, доходны для продавцов. Среди козырей – вдвое меньшая цена, чем у нового автомобиля, и хорошее состояние – как-никак прожили на западных автобанах – без колдобин, без соли. К авто из Германии – доверие особое: строгие правила техосмотра, отменный сервис – чем не гарантия их боевой формы. Как бы то ни было, мы решили сами убедиться в том, что скрывается за безупречным обликом таких автомобилей: действительно «конфетка» за полцены или же неприятные сюрпризы?

На проверку выбрали трех популярных у нас «одноклассников»: «Ауди-А6», 1997 г., пробег – 84 261 км, цена (в Москве) – $18 500; «БМВ-523», 1997 г., пробег – 89 352 км, цена – $19 000 и «Мерседес-Е240», 1998 г., пробег – 123 116 км, цена – $25 000. «Ауди» – с механической коробкой, «Мерседес» и БМВ – с «автоматами». У баварца – фирменный «Типтроник» с возможностью ручного переключения. Все машины оснащены АБС, системой контроля устойчивости, подушками безопасности, противотуманными фарами. Добавим к этому центральный замок, электростеклоподъемники, электрорегулировку зеркал, круиз-контроль, кондиционер, фирменную аудиоподготовку (кожаный салон только у «Мерседеса»). Машины недавно из Германии, у всех сервисные книжки, да и по внешнему виду никаких претензий, лишь у «Мерседеса» несколько царапин на бампере, кузове и литых дисках.

Наш импровизированный техосмотр – тормоза, светотехника, шины – выловил первых «блох». У «Ауди» при нажатии на тормоз загорается только левый стоп и... правый передний габарит, что сопровождается противным писком зуммера на приборной панели. Похоже, где-то пропала «масса». Не работает и кнопка стеклоподъемника правой задней двери, хотя с центрального пульта он включается. У «Мерседеса» сломана ручка открывания капота. У БМВ разные шины спереди и сзади – весьма странно для западного автомобиля, а у «Ауди» передние пора менять. Первые расходы.

КУЗОВА

«Битая машина» – звучит почти как приговор и ни один продавец просто так в этом не признается. Отремонтированный же на Западе автомобиль почти не отличишь от нового и даже по документам не узнаешь, был ли он в аварии, если поврежденные навесные панели не рихтовали, а просто заменили.

После внешнего осмотра в нашей троице вне подозрений оказался только БМВ. У «Ауди» снимали капот, правую фару и правое переднее крыло (последнее красили), заменяли ветровое стекло. У «Мерседеса» снимали оба передних крыла, капот, двери, лючок бензобака (по нему обычно и подбирают краску), красили крылья. Впрочем, заметить это можно только



Проверка амортизаторов на стенде Boge.



по крепежу: содранная заводская эмаль на головках болтов, двойной отпечаток от шайб. При перекраске эти «отметины» все же видны, хоть и покрыты уже слоем новой эмали. Зато ни следа краски на кромках панелей, резиновых уплотнителях, ни потеков, ни шагрени – немецкие мастера свое дело знают. Сколько ни смотри, больше ничего не высмотришь; магнит, как правило, тоже бесполезен – при сильном ударе силовые элементы правят на стенде, а «обвеску» наваривают новую, так что шпатлевки – ни грамма, да и мастика фирменная. Поэтому в случае сомнений лучше отправиться



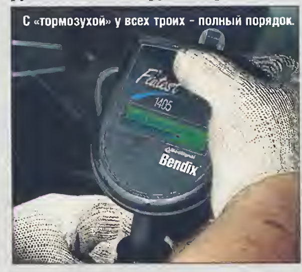
Крыло не только переставляли, но и красили.

на диагностику: заплатив $30–50, будете уверены, что не зря потратили $25 000, или же сможете поторговаться, а то и вовсе отказаться от покупки.

ХОДОВАЯ

Состояние амортизаторов, ходовой части, углы установки колес и геометрию кузова проверили в техцентре «Смарт-Авто», там же замерили температуру кипения тормозной жидкости, плотность антифриза. Оказалось, все машины в ближайшее время потребуют тех или иных вложений. На «Мерседесе» – замена задних амортизаторов, натяжного ролика приводного ремня, регулировка подшипников передних ступиц, схождения задних колес: итого $400–500. На БМВ – замена передних и задних амортизаторов, регулировка схождения передних колес: итого $600–700. «Ауди»: разорвана задняя подвеска глушителя, развал левого переднего колеса не в допуске – видимо, последствия сильного удара (о чем, кстати, свидетельствует и вмятина на внутренней части колесного диска). Что поделаешь, для упрощения таможенной процедуры (и существенного снижения платежей) даже автосалоны оформляют машины на частное лицо, а значит, границу они обязаны пересечь своим ходом. На наших же дорогах ям хватает.

К сожалению, на многих современных автомобилях регулировка развала и продольного угла наклона оси поворота (кастера) передних колес не предусмотрена – приходится заменять детали (если, конечно, не «ушли» контрольные точки кузова). Для нашей «Ауди» замена поворотного кулака обойдется в $300, плюс прокатка литого диска (не забудем о проблемах с электрикой и изношенных шинах!). Зато с геометрией кузова на всех автомобилях – полный порядок, не обнаружено и следов крупного ремонта.



С «тормозухой» у всех троих – полный порядок.

КОРОБКИ

Покупая автомобиль с автоматической коробкой передач, надо иметь в виду, что ремонт ее легко переваливает за $1000, да и квалифицированных специалистов еще поискать. Оценить же состояние агрегата на глазок почти



Ржавеют даже новые иномарки.

невозможно, разве что он совсем «убитый»: тогда рывки или задержки при переключении, а то и запах горелых фрикционов, предостерегут от покупки. Современными коробками управляет электронный блок, который хранит в памяти множество информации: от температуры масла на различных режимах до диапазона передаточных чисел коробки – по ним можно оценить и состояние фрикционов. К сожалению, первому встречному блок своих тайн не откроет – никакой лампочки на панели не предусмотрено, а считывать информацию можно только с помощью специализированного оборудования.

«Автоматы» БМВ и «Мерседеса» показались нам слишком медлительными, и мы решили продиагностировать их в «Центре автоматических трансмиссий, что на территории МАИ. С БМВ все было в порядке: виновник частых переключений и медленных стартов – мотор, явно слабоватый для такой тяжелой машины



Современный «автомат» без специальной аппаратуры не проверишь.

(170 л. с. на две тонны полной массы). А вот «Мерседес» преподнес сюрприз – компьютер выдал код «перегрева масла», а границы передаточных чисел двух высших передач вообще не смог определить. Возможно, это связано с выходом из строя флэш-памяти компьютера, где он хранит текущие данные. На автомобилях установлены адаптивные коробки, они подстраиваются под стиль вождения, и при такой неисправности «автомат» переходит в базовый режим. Не исключено, что виной тому броски напряжения в сети, особенно при работающем двигателе (многие машины после длительной стоянки приходится «прикуривать»). Новый компьютер обойдется в $500, да еще 200 придется отдать за прошивку (программирование) на фирменной мерседесовской станции. Будь машина постарше – доплачивать бы не пришлось: такие компьютеры приходят уже с прошивкой. А может, неисправна механическая часть коробки – тогда ремонт потянет на все $1500.

НА ХОДУ

Однако при всем, что отмечено, автомобили, безусловно, хороши. Чистые салоны, никаких посторонних шумов, приятная прохлада кондиционеров. Управляемость тоже выше всяких похвал, разве что БМВ излишне резво гарцевал в поворотах – заявили о себе «убитые» амортизаторы. Четко работают системы активной безопасности: контроля за устойчивостью и антиблокировочная. Так что, добавив на устранение обнаруженных при осмотре и диагностике автомобилей неисправностей от $600 до 1500 («Мерседес» и здесь самый дорогой), можно рассчитывать на почти идеальное приобретение.

Если машины – из автосалона, это определенная гарантия – «кидать» клиента, способного выложить двадцать тысяч баксов, – себе дороже. Другое дело – рынок: там вероятность этого выше, но и цены соблазнительнее: 5–10% разницы оборачиваются тысячами долларов.

ПОКУПАЕМ ИЛИ НЕТ?

Положив глаз даже на свежего «немца», не стоит безраздельно доверять марке и продавцу. Кстати, тот и сам может не знать о многих неисправностях – выбирая автомобиль «там», перекупщик не будет проверять его в специализированном сервисе. А вот покупателю стоит подстраховаться, тем более что теперь это доступно. Если перед вами честный продавец, он не откажется поехать с вами на диагностику. Если же его принцип – «не веришь – не бери», от покупки стоит отказаться, какой бы соблазнительной ни казалась цена и состояние автомобиля – красить, как известно, там умеют. Проверить автомобиль можно и в автосалоне. Кто не боится показать свой товар с изнанки, имеют и подъемник, и стенд для проверки углов установки колес. Конечно, специализированную диагностику придется проводить на стороне и уже после покупки, но практически это относится лишь к автоматической коробке. Двигатели при пробегах до 150 000 км в этом, как правило, не нуждаются: за состоянием электронных компонентов следит компьютер, сообщая о неисправности лампочкой Check Engine. Не забудьте и о других контрольных лампах: они должны загораться при включении зажигания и гаснуть через несколько секунд. Ну и, конечно, проверьте наличие таможенных документов (обязательно) и сервисной книжки (желательно). Если последней нет или в ней вырваны листы, не исключено, что истинный пробег автомобиля намного больше заявленного. Дату последнего обслуживания и показания одометра часто можно прочитать на табличке, привязанной к тормозным трубкам, или на наклейке под капотом.

И, конечно, особое внимание регламентным работам. Часто от машины избавляются перед очередным обслуживанием, весьма, кстати, дорогостоящим (например, замена ремня ГРМ, тормозных дисков, эксплуатационных жидкостей). Значит, эти расходы лягут уже на плечи покупателя, а затягивать обслуживание – себе дороже: оборвавшийся ремень ГРМ на современном многоклапанном моторе способен опустошить и тугой кошелек.



ПЛАТА ЗА ИМИДЖ

/МАСТЕРСКАЯ

РЕМОНТИРОВАТЬ «ДЕСЯТКУ» ВТРОЕ ДОРОЖЕ, ЧЕМ «САМАРУ»



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Вплотную познакомиться с вазовской «десяткой» мне довелось летом 1997-го – пригнали на обслуживание. Машина из первой товарной партии представляла собой жалкое зрелище – за две тысячи километров в ней сломалось почти все, что отличало по конструкции от доведенной за двенадцать лет выпуска «Самары». Тогда ВАЗ-2110 покупали в основном отчаянные энтузиасты, принявшие новинку с восторгом, и просто далекие от техники люди, которые не имели понятия ни о детских болезнях «десятки» (ЗР, 1997, № 9), ни о тогдашнем дефиците на оригинальные запчасти к ней. А для нас, ремонтников, настала золотая пора – вспомнив подзабытые приемы восстановления деталей, мы высверливали, протачивали, завтуливали, паяли и сваривали...

За прошедшие четыре года запчасти к новой «Ладе» заполнили прилавки магазинов и рыночные ларьки, капризная прежде система впрыска стала надежнее, покрепче вклеены стекла в проемы кузова, реже ломаются вторичные валы и ручки дверей, но... до сих пор очень многие предпочитают покупать машины прежнего, «восьмого» семейства. Во всяком случае, среди десятков моих клиентов, сменивших авто за последние



Можно простить машине дороговизну в обслуживании, если это, скажем, «Порше», но массовая малолитражка обязана быть дешевой в ремонте.

два года, «десятую» или «одиннадцатую» модель выбрали единицы. Конечно, современный дизайн, больший комфорт и топливная экономичность сегодня в цене, но в конечном итоге массовый российский покупатель предпочитает все же проверенную «Самару» – пусть угловата, архаична, зато без досадных сюрпризов.

Отечественный автомобиль, узлы которого служат порой в десятки раз меньше аналогичных на иномарках, просто обязан быть дешевым в ремонте. Пусть на то, чтобы добраться до радиатора отопителя БМВ нужно два дня и полтыщи долларов – хозяина это не тревожит, печка тут вряд ли когда потечет. Владелец же вазовской машины, мирясь с тем, что сломаться может все и в любой момент, уповает на дешевизну запчастей и работ. Увы, «десятка» эти надежды не оправдывает, поскольку крайне трудоемка в разборке-сборке.

Не будем касаться системы впрыска топлива – у сегодняшних покупателей «десяток» альтернативы уже нет, а сервис, избегающий инжекторных моторов, долго не протянет. Возьмем хотя бы традиционную систему охлаждения, которая на ВАЗ-2110 обзавелась шлангом о трех концах. Не будь эта неведомая доселе штуковина столь хлипкой (ее обрезиненный тройник частенько дает трещины), мы бы простили конструкторам то, что дальний хомут шланга запрятан глубоко в недрах моторного отсека. Или, наоборот, пусть лопнет через пару месяцев, зато чтоб лежал «на поверхности» – заменить можно будет в два счета... Но увы, обложили нас как волков со всех сторон: и ломается, и не достанешь... А вазовская инструкция отводит на замену этого шланга 2,24 нормо-часа. Хотел бы я посмотреть на того шустрого механика, который успеет за это время снять воздушный фильтр, поводки «дворников», облицовку рамки ветрового стекла (так называемое «жабо»), расширительный бачок, шумоизоляционную панель моторного отсека, отвернуть из салона (крайне неудобно!) четыре гайки крепления кронштейна педали тормоза, сдвинуть вакуумный усилитель вперед и лишь затем отвернуть хомут шланга. После чего, поставив новый трехконцевой шланг, собрать все в обратной последовательности.

Кстати, сборка намного труднее и порой способна вывести из себя самого флегматичного ремонтника. Например, такая элементарная операция, как закрепление поводка левого «дворника» гайкой. На других машинах это занимает считанные секунды, здесь затягивается на полчаса. Наживить гайку, накрытую сверху «жабо», можно только пальцами, но последние, по замыслу вазовцев, должны быть не короче 20 см да чтоб суставов побольше... Легко можно представить, что великий скрипач Никколо Паганини оказался бы непревзойденным специалистом по ремонту «десяток»...

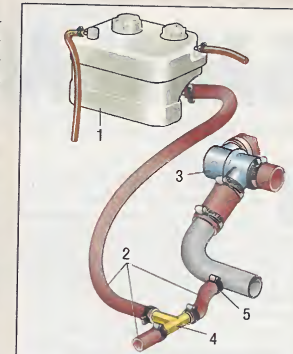
Впрочем, машины нового семейства преподнесут сюрпризы уже при обычном ТО. Например, отвернуть специальным ключом прикипевший к блоку

масляный фильтр сходу не получится – мешает торчащий снизу датчик уровня масла. Его лучше сразу снять, чтобы не сломать ненароком. Кстати, внедренная на ВАЗ-2110 бортовая система контроля нежизнеспособна и постоянно морочит голову владельцам ложными сигналами. В большинстве случаев виноват электронный блок, по капризу которого приходится лезть под капот и убеждаться, что уровни масла и «Тосола» в норме, но иногда обманывают и датчики. Скажем, индикаторы износа тормозных колодок отказывают в первую же зиму – защищать расположенные в колесных нишах провода и разъемы от коррозии у нас пока не умеют.

Еще больше неудобств доставляет так называемый климат-контроль. Рановато пока ВАЗу делать такие вещи – зимой в «десятке» холодно, летом – обдает жаром от раскаленной печки и ничего вручную не сделаешь, краника нет, а заслонками управляет капризная электроника. В этой сложной системе ненадежен КАЖДЫЙ (!) из элементов: перекашиваются и заклинивают согнутые от нагрева пластмассовые заслонки, отказывают электронный блок, датчик температуры, электромагнитный клапан, моторедуктор. А для ремонта, в большинстве случаев, надо опять-таки разобрать полмашины…

Таким образом, обслуживание машины «десятого» семейства даже на недорогом ($5–10 за нормо-час) сервисе влетает в копеечку. Особенно в сравнении с «Самарой», которая и на ремонт просится втрое реже, и простаивает в нем втрое меньше. Поэтому «десятка» больше подойдет тому, кто работает с машиной самостоятельно – здесь нужен индивидуальный подход. Автосервис (такова уж его идеология), как правило, приводит машину в штатное состояние, не изменяя ее конструкции. Другое дело, когда возишься сам со своим автомобилем – тут не грех и заняться «самопалом». Например, поставить в разрез подводящего шланга «десятой» печки краник от ВАЗ-2108 или «Газели» – летом перекрыл путь «Тосолу» и не будешь мучиться от жары. А вместо прохудившегося обрезиненного тройника закрепить хомутами самодельный металлический – это можно сделать ничего не разбирая. А еще лучше профилактически поставить на штатный тройник три хомута – еще на новой машине, это удержит резину от расслоения.

Учтите, что при самостоятельной замене сцепления придется подвешивать двигатель за рым-скобу – например, положив на водосточные желобки передних крыльев толстую доску. Ведь на двигателе 2110 в отличие от 2108 передняя опора смещена от центра к шкиву коленвала и не поддерживает агрегат при отсоединении левой опоры. Кстати, болты и гайки опор здесь с шестигранниками «на 15» – запасайтесь редким инструментом заранее, негоже бегать по магазинам, когда машина уже разобрана…



Замена штатного обрезиненного тройника шланга отопителя на самодельный металлический: 1 – расширительный бачок; 2 – отрезки штатного трехконцевого шланга; 3 – термостат; 4 – самодельный металлический тройник; 5 – червячные хомуты.



К сожалению, рукастый хозяин «десятки» сможет сэкономить только на работе, но почти «иномарочные» цены на некоторые запчасти в любом случае ударят по карману. Скажем, стартер на «десятку» вчетверо дороже «восьмерочного», а служит намного меньше – от самопроизвольного включения идет вразнос. Отрываясь, ламели коллектора разбивают щеточный узел, после чего ремонтировать стартер уже нерентабельно – проще купить новый.

В круглую сумму – 2000 рублей обходится замена комбинации приборов, например когда откажет электронный спидометр или другой ее элемент. Неприятно, конечно, огорчать клиентов – сколько раз я слышал, как, выкладывая кругленькую сумму, они клянут и сыпучую машину, и весь наш автопром.

И все же надеюсь, что названные здесь проблемы владельцев «десяток» – явление временное. Покупатель привыкнет к новым моделям, как когда-то к «Жигулям», да и завод доведет сырые узлы до кондиции. Жаль только, что этот процесс затягивается у нас на годы. Модель уже впору заменять более современной, а мы еще только к ней присматриваемся…

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Купили бы вы новейшую модель автомобиля?

- 41% да, это выгодно
- 2% да, это престижно
- 12% нет, это лишние проблемы
- 45% предпочел бы иномарку

БАРАБАН БЫЛ ПЛОХ /ТРИЛЛЕР

ПРИЗНАЕТСЯ ЛИ В ЭТОМ «ЛЕНД-РОВЕР»?

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

В ночь с 9 на 10 марта 2001 года на почти новеньком «Ленд-Ровере Дискавери» разорвался тормозной барабан, изуродовав автомобиль и едва не убив водителя (об этом мы писали в ЗР, 2001, № 7). Весна пролетела, лето прошло, осень минула. Что изменилось с тех пор?

Итак, по заключению авторитетных лабораторий Нижнего Новгорода, причина аварии – заводской брак. Англичане, узнав о конфузе, среагировали мгновенно: прислали письмо с извинениями, с обещаниями немедленно разобраться, все возместить и даже предложили владельцу на время разбирательства любой автомобиль из гаммы «Ленд-Ровера» или «Форда». Пострадавший в письменном виде назвал «Рэйндж-Ровер». Еще 15 мая. «Дежурного» автомобиля все нет и нет. Что-то долго очень едет. Или пешком идет? Прямо из Лондона.

Зато в августе Нижний Новгород посетил Кевин Маршалл, менеджер послепродажного обслуживания, из самой Англии. Долго ходил вокруг покалеченного автомобиля, облазил его весь, скрупулезно исследовал каждый квадратный дюйм. Снимал на видео, что-то говорил вполголоса на диктофон, щелкал фотоаппаратом, залезал под машину. Съездил даже на площадку, где произошла авария. Ходил кругами, искал что-то на асфальте. А потом последовали дотошные расспросы: как все случилось, как эксплуатировали, какая была погода, с какой скоростью ездил водитель и многое, многое другое. Собрав информацию, улетел в Великобританию, по-английски, не прощаясь. С тех пор и по сей день «Ленд-Ровер» хранит упорное молчание.

Между тем редакция заполучила фрагменты разлетевшегося барабана – из того остатка, что не уехал в Англию. Осколки передали в Московский государственный институт стали и сплавов для детальной экспертизы. Ознакомимся с полученным из института документом.

Итак, «...осмотр излома и внешней поверхности... выявил наличие трещины, идущей от поверхности фрагмента внутрь металла на глубину около 7 мм... Она образовалась до начала аварийного разрушения...». Толщина барабана в этом месте – 10 мм. Если из них 7 – трещина и только 3 – металл, то о прочности всего изделия говорить не приходится. Цитируем далее: «Образование таких трещин... было далеко не единичным событием... в результате чего в месте их появления существенно уменьшилась площадь рабочего сечения детали». Да, трещин было много, практически на всех кусках барабана. Видны они только в изломах или в местах распила и незаметны снаружи. «В любом случае наличие таких трещиноподобных дефектов, – утверждают специалисты института, – ...является признаком производственного брака».



Переписка с «Ленд-Ровером».



Из неопубликованного: осколочные ранения автомобиля и водителя.

Результат анализов предсказать было нетрудно, а вот заключение не просто обескуражило – напугало. Изложим его суть. «Если условия, провоцирующие образование трещин, – следствие... требований серийной технологии, то появление дефектов указанного типа возможно и на других образцах...». В самом деле, литые детали изготавливают партиями. Одна плавка – в множество форм. Сколько их – знают только на заводе. По крайней мере, не десятки и не сотни. Много больше. Кто ведает, сколько еще машин, заряженных взрывными барабанами, колесит по дорогам?

Все это проливает свет и на столь длительное молчание англичан. Может быть, ищут причины, породившие брак, пытаются установить временные рамки, в которые он появился: бывает, что приходится отзывать целую партию для устранения неисправности. А может, просто тянут время в поисках опровержений, которых нет. И такое бывает.

Сколько еще будут думать, неизвестно, а владельцам «Дискавери» 1997 и 1998 годов мы настоятельно советуем не полениться и провести ревизию тормозного барабана ручника – так оно спокойнее... А из Нижнего есть и хорошие новости: водитель наконец выздоровел и вышел на работу. Везучий... ЗР

ДИСКОБОЛ /СРАВНИМ

ВЫБИРАЕМ ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ КОЛЕСА



ТЕКСТ / РОМАН СОЛДАТОВ, МИХАИЛ КОВРИГИН

СТАЛЬНЫЕ И ЛЕГКОСПЛАВНЫЕ

Стальное колесо может быть кривым с рождения или «пойти винтом» после первой ямы, но оно никогда не рассыплется на кусочки. Легкосплавное ведет себя иначе. До поры стойко переносит удары, неплохо держит форму, но если нагрузка превысит критическую, – расколется.

С 1 января 1994 года действует ГОСТ Р 50511 на колеса из легких сплавов. Согласно ему, те, что выпущены в России, должны выдержать: проверку геометрических размеров, испытания на стойкость к усталостному разрушению, прочность закраин обода и, наконец, сопротивление «косому удару» (имитацию столкновения с бордюрным камнем под углом 30 градусов). Модели колес, успешно выдержавших испытания, получают сертификат.

Так в теории, а на практике?..

В ПОИСКАХ ПРЕТЕНДЕНТОВ

Как правило, колеса продают только комплектами по четыре штуки – так удобнее продавцу. Влетишь в открытый люк – пеняй на себя! Редкую модель потом не найдешь, другую ставить не захочешь. Впрочем, в специализированных магазинах, хоть и «со скрипом», колеса продают поштучно. В наш обзор попали колеса, наиболее часто встречающиеся в продаже.

Наш покупатель сам должен «владеть вопросом» – продавцы народ ушлый, таких небылиц порасскажут! Но заглянуть при покупке в сертификат – непростая задача. В одном магазине ответили: «У нас все сертифицировано!» В другом тыкали пальцем в этикетку на упаковочной коробке, где едва читался номер сертификата. Последний, конечно, не гарантия качества, но в магазине быть обязан, и на каждую модель. Мы пренебрегли им... Впрочем, об этом чуть позже.

На многих колесах плоскость, прилегающая к ступице, и крепежные отверстия покрашены! Краска постепенно стирается, и в первых поездках крепление колес может ослабнуть. Вовремя не подтянешь – потеряешь колеса.

Не все производители считают нужным маркировать продукцию в соответствии с российским ГОСТом. На многих колесах не указана допустимая статическая нагрузка, словно нет предела их возможностям. А ведь по этому показателю определяется сила испытательного удара! Как быть? В расчет взяли массу самого тяжелого автомобиля, для которого испытуемое колесо подходит по креплению и размеру.

ПРОЧНЕЕ СТАЛИ?

В России только у трех лабораторий есть право на сертификационные испытания колес. Одна из них – в Московском автодорожном институте.

В небольшом зале МАДИ мы увидели огромную установку, на которой колеса испытывают, ударяя по ободу грузом, падающим с высоты. Специалисты осмотрели наши образцы, взвесили, обмерили. С геометрией у всех порядок – обработка на станках гарантирует допуски, едва ли достижимые у стальных «штамповок». Перед испытанием на колесо монтируют шину, накачивают ее. Колесо закрепляют под наклоном 30° так, чтобы падающий груз нанес удар по закраине обода. Силу удара подбирают, изменяя высоту падения.

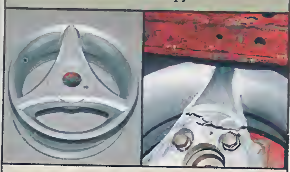
Начали с «Самары» – максимальная статическая нагрузка 380 кг. Грузу подставили колесо КМ-213 турецкой фирмы «Корметал». В 1998 году оно испытаний не выдержало, а сегодня... в каталогах фирмы не значится. Дело нечисто?

...Тысячекилограммовый молот пошел вверх. Уже по звуку удара специалисты определили: колесо сломано. Одна из спиц лопнула – так же, как и два года назад. Ясно: такое колесо годится только для клумбы! Далее «Артикул-112» фирмы «Виком». Звонкий удар! Спицы погнулись, деформировался обод, потрескался лак, но колесо устояло – шина удержала воздух.

Испытатели выставляют новую высоту под максимальную нагрузку – 400 кг (для «жигулей»). Очередь второй модели турецкой фирмы – КМ-507. О ней мы прочитали в рекламном проспекте и купили, чтобы сравнить с предыдущей. Удар обернулся рекордным прогибом обода – 24 мм. Но воздух из шины не вышел.

...Колесо «Звезда» ОАО БКМПО почти не погнулось – обод «ушел»

1. Модель KM-213 (5,5Jx13 H2), литье.
Изготовитель / Kormetal, Турция, **дата выпуска** / июнь 1998 г., **ET28/PCD98*** / (для «Жигулей»). **Вес** / 6,2 кг. **Цена** / 1980 руб.



Испытание: нагрузка – 380 кг, сломана одна спица, результат отрицательный.

2. «Артикул 112» (13 дюймов), литье.
Изготовитель / Vicom, Россия, **дата выпуска** / прочесть невозможно, **ET35** / не указан / (для «Самары», «десятки»). **Вес** / 6,2 кг. **Цена** / 1520 руб.



Испытание: нагрузка – 380 кг, результат положительный.

3. Модель KM-507 (5,5Jx13 H2), литье
Изготовитель / Kormetal, Турция, **дата выпуска** / 1998 г., **ET9K2/PCD98** / (для «Жигулей»). **Вес** / 6 кг. **Цена** / 1980 руб



Испытание: нагрузка – 400 кг, результат положительный.

4. Модель «Звезда» (5,5Jx13 H2), ковка.
Изготовитель / ОАО БКМПО, Россия, **дата выпуска** / сентябрь 2000 г., **ET/PCD** / не указаны / (для «Жигулей»). **Вес** / 5,1 кг. **Цена** / 1325 руб.



Испытание: нагрузка – 400 кг, результат положительный.

5. Модель ДВ5КМ (13 дюймов), ковка.
Изготовитель / КРАМЗ, Россия, **дата выпуска** / не указана, **ET/PCD** / не указаны (для «Жигулей»). **Вес** / 4,8 кг. **Цена** / 1085 руб.



Испытание: нагрузка – 400 кг, результат положительный.

6. Модель V971 B1, литье.
Изготовитель / Valbrem, Италия, **дата выпуска** / не указана, **ET35/PCD98L** / (для «Самары», «десятки»). **Вес** / 5,9 кг. **Цена** / 1820 руб.



Испытание: нагрузка – 400 кг, результат положительный.

меньше, чем на 5 мм. Но не будем спешить с похвалой! Энергия удара, не поглощенная колесом и подвеской, пойдет на деформацию кузова.

Кованая модель ДВ5КМ (КРАМЗ) показала большую «гибкость» при столь же высокой прочности. Но фирма почему-то скромничает: не только маркировки – этикетки на товаре нет!

«Иностранцы» Valbrem и Monte Fiore после наших кажутся изящными, нежными. Представьте, не подвели – трещины только в краске на местах изгиба спиц.

Ради объективности в эту группу включили модель «Трио» российской фирмы «К и К». Доставшийся экземпляр – с острыми заусенцами на спицах. Голыми руками лучше не брать. А винт крепления крышки не завернешь – в резьбовом отверстии оказалось всего три витка. Между тем, испытание выдержал запросто, что неудивительно: заявленная производителем максимальная нагрузка – 475 кг.

*Здесь и далее ET – вылет колеса, PCD – диаметр центров крепежных отверстий.

Планка нагрузки поднята на отметку 450 кг. На испытание попало только одно колесо – фирмы ВСМПО. Эти модели имеют по две группы крепежных отверстий: первая – для родных «жигулей» (диаметр окружности центров отверстий 98 мм), вторая – для иномарок (100 мм). Разница на глаз почти не заметна. Устанавливая колесо на автомобиль, не ошибитесь! А испытание на удар колесо успешно выдержало.

На очереди – 14-дюймовые. Нагрузка 475 кг, что подходит для «Святогора» и его боярской родни. Первым под молот ушло колесо от «Авиатехнологии» с непонятным цифровым кодом вместо маркировки. Прочность достаточная: длинные спицы, словно пружины, несколько раз подкинули груз после удара. Серьезных повреждений не видно, прогиб обода – 13 мм.

Легкосплавное колесо Futura R129 итальянской фирмы «Алессио» легким не назовешь, даже по сравнению со стальным «москвичовским». Прогиб после удара – 15 мм. Неплохо.

Во время проверки следующего колеса, модели «Космос» фирмы «ПРОМА», случилось непредвиденное – оно развалилось, хотя в прошлом году на сертификационных испытаних держалось молодцом. Удивились даже специалисты. Неудачный экземпляр? Брак?

Чтобы испытать последнее из нашей коллекции колесо – модель «7 спиц» от «К и К», груз пришлось поднять выше. Изделие из новой серии люкс – к качеству не придерешься! Предназначено для иномарок. Максимальная нагрузка, заявленная производителем, – 545 кг – рекордная в нашем тесте. Спицы кажутся очень тонкими, но вот слышен удар – и остается лишь радоваться за владельцев иномарок.

ПО СЛЕДАМ РАЗБИТЫХ КОЛЕС

Приобретая колеса наугад, мы два раза из тринадцати нарвались на опасные изделия – несертифицированные колеса. Как они могли попасть в продажу?

Найти следы первого из них – КМ-213 оказалось несложно, в России у «Корметала» лишь один официальный дилер. Только вот ответ озадачил – эту модель в Россию не поставляют. Настала наша очередь удивлять.

7. Monte Fiore (5,5Jx13 H2), литье.
Изготовитель / Monte Fiore, UE (Европа),
дата выпуска / не указана,
ET28/PCD98 / (для «Жигулей»).
Вес / 6,35 кг. **Цена** / 1770 руб.



Продается с установленным вентилем. Испытание: нагрузка 400 кг, результат положительный.

8. Модель «Трио» (5,5Jx13 H2), литье.
Изготовитель / «К и К», Россия,
дата выпуска / апрель 1999 г.,
ET30 / не указан / (для «Жигулей»).
Вес / 6,0 кг. **Цена** / 1485 руб.



Нагрузка максимальная – 457 кг (по заявлению фирмы). Привалочная плоскость покрашена. Испытание: нагрузка – 400 кг, результат положительный.

Предъявляем колесо, товарный чек магазина. Слегка смущенный менеджер пообещал связаться с фирмой и все узнать. Ответ из Турции пришел быстро. Модель КМ-213 проектировали для России. Изготовили опытную партию, около 300 штук. Несколько колес представили на сертификационные испытания, которые, как мы знаем, они не прошли. Турки посчитали невыгодным доводить до ума данную модель и продали пресс-форму и оставшиеся колеса из пробной партии как металлолом – за бесценок. Наша покупка, видимо, из той самой партии.

Теперь разберемся со вторым проколом: почему развалился сертифицированный «Космос»? Узнав о результатах испытания, руководство «ПРОМЫ» остановило производство, ее представители приехали в лабораторию. Колесо признали своим….

Решили провести повторные испытания и купили еще одно колесо. На сей раз – в упаковке и с паспортом (первое нам досталось «голым».) Упав с установленной высоты, груз подпрыгивал не хуже, чем на кованом! Результат отличный. Но как брак попал на прилавок? За ответом отправились на фирму «ПРОМА».

9. ВСМПО (5,5Jx13 H2), ковка.
Изготовитель / АО «ВСМПО», Россия,
дата выпуска / ноябрь 2000 г.,
ET30/PCD / в двух вариантах – для «Жигулей»и иномарок.
Вес / 4,4 кг. **Цена** / 1620 руб.



Максимально заявленная нагрузка – 450 кг. Испытание: нагрузка – 450 кг, результат положительный.

10. «Авиатехнология» (14 дюймов), ковка.
Изготовитель / «Авиатехнология», Россия,
дата выпуска / не указана,
ET/PCD / не указаны / (для «Москвича-2141»).
Вес / 5,85 кг. **Цена** / 1932 руб.



Испытание: нагрузка – 475 кг, результат положительный.

Объемы производства ее по мировым меркам невелики – из одной плавки получается 20–25 колес. По каждой есть записи в амбарной книге – родословную развалившегося экземпляра проследили от самого дня рождения. Оказалось, что в тот день сплав не удался – сплоховал поставщик сырья. Но обнаружили это только при второй плавке. К этому времени изготовили 30 колес. Выходит, не все из них попали в переплавку?

Постепенно кое-что прояснилось. Брак-то хоть и идет в переплавку, но не разом! Чтобы состав сплава существенно не менялся, в каждую плавку попадает только одно неудавшееся колесо, а прочую «некондицию» складируют в углу. «Приделать дискам ноги» – не проблема даже днем, и кто-то, возможно, в этом преуспел… Мы заприметили ворота с торца здания, где отгружают готовую продукцию. Закинуть в кузов пару лишних колес – секундное дело. Конечно, это только наша версия. Но, видно, об этом думает и руководство «ПРОМЫ» – не зря же стали здесь устанавливать камеры видеонаблюдения.

11. Модель Futura R129, литье.
Изготовитель / Alessio, Италия,
дата выпуска / 1999–2000 гг.,
ET35/PCD108 / (для «Москвича-2141»).
Вес / 7,5 кг. **Цена** / 2878 руб.



Испытание: нагрузка – 475 кг, результат положительный.

12. Модель «Космос» (5,5Jx14 H2), литье.
Изготовитель / ООО «ПРОМА», Россия,
дата выпуска / 2001 г.,
ET30/PCD108 / (для «Москвича-2141») или **ET34/PCD98** / (для «десятки»).
Вес / 7 кг. **Цена** / 2145 руб.





Справа – брак.

13. Модель «7 спиц» (6Jx14 H2), литье.
Изготовитель / «К и К», Россия,
дата выпуска / 2000 г.,
ET38 / не указан / (для иномарок).
Вес / 6,5 кг. **Цена** / 1555 руб.



Испытание: нагрузка 545 кг, результат положительный.

К ЧЕМУ МЫ ПРИШЛИ?

Главное преимущество кованых колес – меньший вес при высокой прочности. Литые – достаточно прочны, но обычно тяжелее кованых, правда, превосходят их по разнообразию форм. Выбор здесь – дело вкуса, а чтобы не вручили брак, покупку лучше искать по каталогам и проспектам фирм. От продавцов обязательно требовать сертификат. Покупка колес с рук, по дешевке, без упаковки – рискованное предприятие. Можно нарваться на некондицию, вынесенную с завода через дыру в заборе. ЗР

СПИ, РОДНАЯ! / «ЧАЙНИКУ» НА ЗАМЕТКУ

НЕ ПОСТАВИТЬ ЛИ МАШИНУ НА ПРИКОЛ...



ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЛИХОШЕРСТОВ

Завьюжило... Мороз, гололедица! Зима... А по забитым транспортом улицам скорее доберешься пешком. Сегодня крутят руль даже те, кто недавно и не помышлял об этом. И все же в любом дворе увидишь машины, которые зимуют под снегом. Пусть много меньше, чем раньше, но далеко не все считают необходимым ездить зимой. На то есть причины. Одна из них: ничто не убережет машину от химикатов, покрывающих зимой дороги.

Ну, а если решено зимовать, то как к этому готовиться? Начинают с кузова. Чтобы к весне он основательно не проржавел, хорошенько моют и обрабатывают консервантом, иначе под слоем влажной грязи к весне на месте легкой царапины образуется глубокий очаг коррозии.

Металлические бамперы на зиму защищают техническим вазелином, солидолом, тектилом, битумом и т. п. Кто во что горазд! Но многие забывают о том, что бампер больше корродирует изнутри, где скапливается грязь. Особенно быстро коррозия портит дюралевые бамперы – соль способна их быстро проелать насквозь.

Заботливые хозяева допускают и другие ошибки. Зимующую машину хочется уберечь от всяких стихий: ветра, мороза, оттепели, дождя, снега, ребятишек с санками, бомжей, ищущих пристанища... Как тут не укутать ее! Но одеяло и брезент в оттепель промокнут, затем примерзнут, снова оттают... И так – всю зиму! А талая вода сильнее действует на металл. Заменим брезент непромокаемой пленкой? Но не случайно же ее применяют для парников. Под пленкой кузов совсем не вентилируется, ржавеет быстрее.

Для бомжей укутанный кузов – находка! Внутри гораздо теплее, а снаружи злодей не виден и может неспешно открутить что угодно! Да еще «распишется» по-своему.

ПЛОТНЫЙ ЧЕХОЛ – ПРОВОКАТОР КОРРОЗИИ



Так зачем же машину укутывать? Заметим: летом этого никто не делает, хотя во дворе на автомобиль то и дело натыкаются те же ребятишки, только на велосипедах. Нет гаража, стоянки – смирись с неизбежным. Пусть она зимует под снегом, ветром. Сметать снег не стоит – толстая шуба лучше защищает от скачков температуры, городской копоти и т. д. А вот при оттепелях пропитанный водой снег лучше убрать, чтобы потом не смерзся. Не хотите, чтобы автомобиль стал для ребятишек любимой горкой? Приглядывайте за дворниками – их издавна объединяет нелюбовь к автомобилям. Завалить снегом оставленную машину – излюбленная «шутка».

Ну а если машина в гараже? Вымыть и обработать консервантами все равно нужно. Коррозия и в гараже не отменяется. А если и гараж сырой, вентилируется слабо, то сохранить в нем автомобиль даже труднее, чем во дворе.

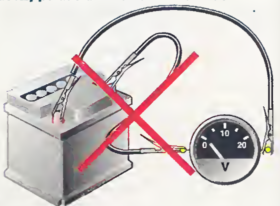
Нужно ли консервировать двигатель? Заливка масла в цилиндры не повредит. Это подстраховывает детали от коррозии, как и промасленные затычки в воздухоприемнике и выпускной трубе. Делаем это сразу после поездки, на горячем двигателе.

Важно поставить мотор на зимовку горячим, после полного (до рабочего состояния) прогрева. Лучше проехать 10–15 км, а не гонять его на холостом ходу, когда он нагревается очень долго. Пары бензина, попадая на еще холодные стенки цилиндров, конденсируются, разжижая смазку и увеличивая износ деталей. На свечах откладываются копоть, нагар, мотор начинает работать с перебоями. А несгоревший бензин попадает в выпускную систему и может привести к перегреву и разрушению нейтрализатора. Если пористый катализатор расплавляется, то его сопротивление увеличивается и резко падает мощность двигателя.

Но этим дело не ограничивается. При пропусках вспышек в цилиндрах в выпускную трубу, кроме бензина, поступает и лишний кислород. А датчик кислорода начеку – он посылает электронике управления двигателем сигнал о якобы бедной смеси. Та, в соответствии со своей логикой, увеличивает расход бензина форсунками! Итог – непомерный «аппетит» двигателя, малая мощность, черный дым выхлопа, десятипроцентное содержание СО.

Картина мрачная? Но иметь об этом представление полезно каждому. Походив месяц пешком и почувствовав в ладонях зуд, желание притронуться к рулю, включить стартер, погонять мотор минуту-другую, бегите от машины! Вредно это ей. И вам тоже: от холодного сиденья можно получить насморк.

СЛЕДИ ЗА СОСТОЯНИЕМ БАТАРЕИ!



Что делать с аккумуляторной батареей? Плохой – место на свалке. А вот о хорошей не стоит забывать. Чтобы служила надежнее, перед зимовкой зарядим ее – полностью, от автономного зарядного источника. И оставим, не подключая к бортовой сети, чтобы исключить любые утечки тока. Конечно, если

машина во дворе и не хочется лишиться охранной сигнализации, придется несколько раз за зиму батарею подзаряжать – иначе сигнализация ее разрядит и в мороз электролит может даже замерзнуть. Значит, будем таскать батарею к зарядному устройству или наоборот. Смотря что удобнее.

НЕ ДЕРЖИ БАК ПОЛУПУСТЫМ!



А теперь – о бензобаке. Не оставляйте его полупустым. Бак вентилируется – и если после смены погоды внутрь проходит влажный теплый воздух, водяные пары конденсируются на холодных стенках в капли и стекают на дно. Скопившаяся вода, прикрытая бензином, сохраняется долго. Как минимум, это приводит к перебоям в работе мотора, а то и бак (металлический) ржавчина проест насквозь. Еще большая неприятность грозит владельцу автомобиля с впрысковым двигателем: вода очень быстро выводит из строя топливный насос.

Если бак залит бензином доверху, то водяным парам конденсироваться почти негде. Вот и вся наука.

ПОДДЕРЖИВАЙ ДАВЛЕНИЕ В ШИНАХ ИЛИ РАЗГРУЗИ КОЛЕСА!

Как сохранить шины? К сожалению, продукция некоторых наших шинных заводов не отличается стабильностью. Спорить можно лишь о том, искривится она к 30 тысячам километров или к 40... Потом сгодится лишь на украшение местного пейзажа.

Как продлить срок службы шин? Хорошо знакомое нам искривление – это следствие недостаточно прочной связи проволочек корда с окружающей их резиной: под нагрузкой проволочки ползут. И если нагруженное колесо стоит, то через несколько месяцев результат будет хорошо виден – кривое колесо. Влияет на этот процесс и внутреннее давление шины. Вот почему знатоки, оставляя машину на длительный срок, разгружают колеса, вывесив их, и спускают из них воздух. Идеология спорная, но вреда машине не причиняет. Правда, при хранении машины во дворе лучше уж колеса не вывешивать, а отнести домой, чтобы не искушать беса.

Решили разгрузить колеса? Подумайте, как это сделать, чтобы подвеске не навредить. Поэтому правильно установленные опоры – это те, что имитируют колеса, оставляя подвеску в среднем положении.

У вас, например, «десятка» или «девятка». Тогда ставим чурбаки непосредственно под шаровые опоры передних колес, а под заднюю балку – возле нижних креплений амортизаторов. Учтите: в детали тормозов – диски, барабаны и т. д. – подставки упираться не должны! ЗР

БЕЗ СБОЕВ И... ПЫЛИ /НАШ ВИЗИТ НА «ХОППЕКЕ»

120 МИЛЛИОНОВ АМПЕР-ЧАСОВ В ГОД ИЗ ЛЕСНОЙ ДОЛИНЫ

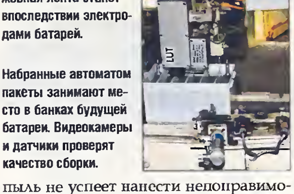


ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

Корпуса аккумуляторного завода фирмы «Хоппеке» в маленьком немецком Отценхаузене окружены лесом из тех самых елочек, что образуют логотип фирмы с 1927 года. По нашей традиции предприятие можно назвать головным: именно здесь собирают топ-продукцию для конвейеров «Мерседес-Бенца», «Форда», «Пежо»... Правда, 1,7 миллиона батарей им не хватает и приходится забирать еще часть выпуска второго завода, построенного в бывшем социалистическом Цвиккау. Тот работает в основном на розницу, причем отличия между теми и другими изделиями видны невооруженным глазом: этикетки совершенно разные. «Родной» аккумулятор «Мерседес-Бенца», например, гордо несет трехлучевую звезду на самом видном месте; марка «Хоппеке», если и присутствует, то совсем незаметно, в уголке. А вот приборы разницы не заметят, потому что, как нас заверили, в Цвикау батареи делают из тех же компонентов и по той же технологии. Между прочим, там за год выпускают 2,2 миллиона батарей, так что который из заводов головной, можно поспорить.

Пожалуй, если бы не вывеска, «вычислить» свинцово-кислотное производство не удалось: никакой рыжей хвои или больных деревьев в округе нет. Пришедшая как раз кстати автоцистерна с кислотой не имела следов своего содержимого снаружи (вспомните, как порой выглядят клеммы аккумуляторной батареи), а вся так и сверкала хромом. Зайдем, однако, в цеха и будем надеяться, что свинцовая

Эта свинцовая кружевная лента станет впоследствии электродами батарей.



Набранные автоматом пакеты занимают место в банках будущей батареи. Видеокамеры и датчики проверят качество сборки.

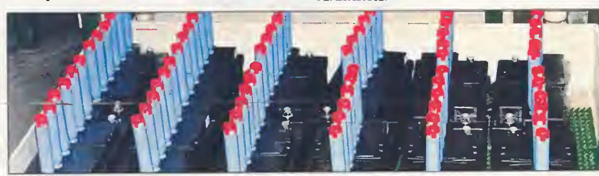
пыль не успеет нанести непоправимого вреда нашему здоровью. На деле оказалось, что пыли-то и нет. Зато всюду лужи: вода как раз и собирает микрочастицы свинца, возвращая их в технологический процесс с помощью очистных сооружений.

Впрочем, хватит смотреть под ноги, тем более что рядом работает уникальная технологическая линия по непрерывной отливке электродных решеток из свинцовых чушек. Обычно (раньше так и было, а у других фирм – так и есть) процесс литья происходит поэтапно. Расплав заливают в форму, затем охлаждают, потом извлекают готовое изделие и все повторяется сначала. Здесь же видно лишь, как с одной стороны машины загружаются тяжеленные свинцовые чушки, а с другой сплошной лентой бежит и наматывается на барабан готовая решетка. Потом эту ажурную ленту лишь нарубают на отрезки нужной длины. Все это проделывают автоматы. Они же намазывают решетки активной массой (основой ее и является свинцовая пыль), сами укладывают готовые пластины в конверты-сепараторы фирмы «Энтек», сами собирают пакеты для получения заданной емкости, соединяют их шинами, формируют выводы, а еще многократно испытывают рождающуюся батарею на обрывы, замыкания и герметичность корпуса.

Потом (это чувствуется по першению в горле) автоматы же заливают банки кислотой, и в заключение специальный прибор измеряет ЭДС холостого хода и напряжение под нагрузкой... 800 А! Столько, пожалуй, «не высосет» ни один стартер, разве что нерадивый хозяин уронит на батарею гаечный ключ, накоротко замкнув клеммы.

Автоматизация большинства процессов служит двум целям. Во-первых, механизмы не знают усталости, не отвлекаются и, следовательно, обеспечивают стабильный уровень качества. По мере прохождения сборочных и тестовых позиций часть батарей отбраковывается и, в конце концов, этикетку наклеят на 982 аккумулятора из каждой тысячи. Во-вторых, автоматизация позволяет сохранить традиционную фирменную изюминку: собирать все батареи только в Германии и нигде больше. Здесь рабочая сила столь дорога, что сохранить приемлемую цену можно лишь, широко используя высокопроизводительное оборудование. А людям доверен контроль за сложной техникой. ЗР

Залитые электролитом батареи подвергают электрической формовке. При этом пары кипящей кислоты улавливают специальные фильтры.



СОГРЕВАЕМ СИДЕНЬЕ



Электрогрелка «Емеля», выпускаемая московской фирмой ЗАО «Теплодом», – это упрощенный вариант известного одноименного комплекта «Емеля У.К.». В отличие от своего «навороченного» коллеги, управляемого электронным блоком, грелка выполнена «стандартно» – втыкаешь штекер в гнездо прикуривателя и ждешь, пока не «припечет». Не совсем удобно, зато стоит втрое дешевле – 400 руб. Конструкция использована «фирменная» – нагревателем служит углеродный материал, соединенный с проводами патентованным способом: ничего не «коротнет» и не отвалится.

Температура нагрева грелки – примерно 36°С, потребляемая мощность – 40 Вт. Индикатором включения служит не только «контактируемый участок тела», но и установленный на штекере светодиод. Гарантия на «Емелю» – один год.

Московская фирма «Стоп энд гоу» освоила производство деталей выпускных систем для иномарок. Всего за час специалисты изготовят трубу нужной длины и формы под любое крепежное соединение. Технология и оборудование – американские, фирмы «Стар Плюс». Глушитель или резонатор столичной выделки стоят примерно в 3–5 раз меньше аналогичных оригинальных деталей.

ДВЕ НОВИНКИ

Тольяттинская фирма «Флим», известная как производитель противоугонных замков «Гарант», представила две новинки. Первая – пластиковый чехол для блокиратора рулевого вала вазовских «самар» и «десяток». Он крепится рядом с сиденьем и надежно фиксирует штырь во время движения. Еще одна новинка – стационарный замок для гаражных ворот. Скважина расположена в нижней части корпуса под наклоном – и пользоваться удобно, и механизм меньше страдает от влаги. Серьезные проблемы взломщикам доставят личинка из твердосплавного металла и массивный стальной корпус. А хозяин отопрет гараж одной левой, в прямом и переносном смысле. Для этого достаточно вставить ключ и нажать кнопку на корпусе. Все удовольствие – около 700 целковых.

ЖИВОЙ ЗВУК ОТ JBL

Звук «живого» качества не всегда удается получить даже в стационарных аудиосистемах, не говоря уже об автомобильных. Тем не менее отделение JBL компании Harmann International (российский дистрибьютор MMS Ltd) представило на Берлинском автосалоне компонентные системы C508Gti и C608Gti, дополняющие ряд мощных сабвуферов Gti. В новых «компонентниках» применена патентованная технология «геометрии симметричного поля», что позволило резко снизить искажения даже в крайних положениях катушки. Легкая конструкция с обмоткой из ленточных алюминиевых проводников всегда имеет точно заданное число витков в магнитном зазоре и оптимизирует воздействие на диффузор.

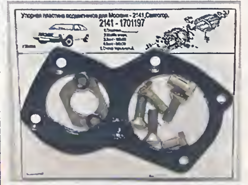
Корзины из литого алюминия исключают потери магнитного поля. Диффузоры «мидбасов» также выполнены из алюминия, только анодированного – это повышает «производительность» и мощность басов. Диапазон частот, воспроизводимых новинками, составляет 58–21000 и 50–21000 Гц соответственно, а максимальная мощность – 500 и 600 Вт. Что ж, солидно…



НОВЫЙ СДВИЖНОЙ ЛЮК «СТРАТОС-300» предлагает автолюбителям немецкая фирма «Вебасто». Особенность его в том, что стекло отходит назад по направляющим, установленным не по краям люка, а на телескопической рамке. Благодаря этому у него большая площадь открытия по сравнению со сдвижными люками обычной конструкции. Для любителей бескрайнего неба над головой «Вебасто» выпускает модификацию «Стратос-300 Extra Large» (площадь стекла 994х467 мм) - самый большой в мире серийный сдвижной люк.

В ПОМОЩЬ КОРОБОЧНИКАМ

АЗЛК начал производство различных ремкомплектов для автомобилей «41-го» семейства. У всех на слуху ненадежность ряда «москвичовских» деталей. Скажем, одна из часто встречающихся поломок коробки передач – обрыв или откручивание винтов крепления упорной пластины подшипников. Если раньше для подготовки к лечению этой распространенной болезни приходилось не один час бродить по автомобильному рынку в поисках «очков», специальных винтов и шайб, то теперь эти детали можно купить сразу в упаковке. Цена комплекта – 120 рублей.



/ПЕРВОПРОХОДЕЦ

ГОСТЬ ИЗ БУДУЩЕГО

ГИБРИД – РЕЗУЛЬТАТ СКРЕЩИВАНИЯ ГЕНЕТИЧЕСКИ РАЗЛИЧАЮЩИХСЯ ОСОБЕЙ





ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ
ФОТО / АНТОН ЧУЙКИН

«Добрый день, это редакция «За рулем»? – голос в трубке принадлежал молодому, явно энергичному человеку, – мне хотелось бы рассказать о своей машине, конечно, если она вам будет интересна». Так мы познакомились с Олегом, возможно, единственным владельцем «машины будущего» в европейской России – «Тойоты-Приус» с гибридной силовой установкой.

Спустя несколько дней после телефонного разговора мы уже мчали по Кутузовскому проспекту на серебристо-голубом «Приусе» и слушали Олега.

«Когда впервые узнал о существовании «гибридов», сразу же захотел прокатиться. Люблю необычные автомобили! Да и случай вскоре представился: вообще-то я перегонщик, специализируюсь на «праворуких» японцах из Владивостока. Вот и купил «Приус». Наиграюсь и продам».

Машина действительно напоминает большую игрушку, хотя внешность ее вполне заурядна, да и салон в принципе не выдающийся. Необычные ощущения возникают, стоит лишь пустить мотор.

Поворот ключа и... в салоне по-прежнему тишина; привычных звуков работающего стартера и ожившего двигателя мы не услышали. «Здесь все немного по-другому», – улыбнулся Олег. Он перевел подрулевой селектор управления трансмиссией в положение «Драйв» и утопил педаль акселератора. Электромотор беззвучно тронул «Приус» с места и, лишь когда скорость перевалила за 20 км/ч, вдруг проснулся бензиновый двигатель. Удивительно!

Трансмиссии у «Приуса» в привычном смысле нет вовсе. Роль коробки играет сочетание генератора-электродвигателя и планетарной передачи. Но об этом можно узнать, лишь заглянув в заводские данные, а по ощущениям гибрид напоминает автомобили с клиноременным вариатором: мотор набирает компромиссные для экологии, экономичности и тяги 3500 об/мин, и разгон продолжается под аккомпанемент поющего на одной и той же ноте мотора. Если же необходимо совершить маневр задним ходом, то вал электромотора просто вращается в противоположную сторону.

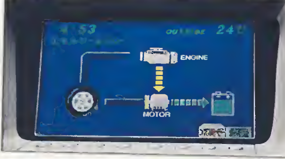
Помнится, в 80-е годы предметом мечтаний подрастающего поколения были переносные компьютерные игры с простенькой графикой и примитивным сюжетом. Их-то и вспоминаешь при виде жидкокристаллического дисплея посреди передней панели. При старте машины его освещает гостеприимное Welcome to Prius; на экран можно вывести навигационную информацию и контрольные данные для настройки аудиосистемы, но куда более интересно смотреть «мультфильм» про силовую установку «Приуса». Вот, к примеру, сбрасываем газ и

схема трансформируется: батареи перешли в режим зарядки. Стоит нажать на педаль, как стрелки, имитирующие поток энергии, устремляются от аккумулятора к электромотору и колесам.

Подкатывая к светофору, за разговором не заметили, как «Приус» заглох… точнее, был выключен электроникой. Действительно, зачем жечь бензин во время остановок? Тем более что климатическая установка, питаемая батареями, продолжала как ни в чем не бывало работать.

...Мы успели накрутить по столице не один десяток километров, а указатель уровня топлива на экране «телевизора» ни на йоту не сдвинулся с отметки в полбака! Еще бы, «Приус» расходует, по данным фирмы, лишь 3,5 л топлива на 100 км пути! Понятное дело, многое зависит от стиля езды. Олег – большой любитель «прохватить с ветерком» – признался, что в городе сжигает около 4 л бензина АИ-95. При этом язык не поворачивается назвать «Тойоту» медлительной: 72-сильный бензиновый мотор при поддержке 33 электрических киловатт (суммарная мощность 86 кВт) разгоняет машину до 100 км/ч за 14 с небольшим секунд, а максимальная скорость ограничена вполне пристойными 160 км/ч.

Конечно, «Тойота» затеяла работу над «Приусом» не только ради экономии; современные дизельные моторы расходуют ненамного больше топлива, но при этом куда проще по конструкции и дешевле в производстве. Главное – экологическая чистота: по сравнению с традиционным бензиновым автомобилем «Приус» выбрасывает в атмосферу на 85% меньше несгоревших углеводородов CnHm и окислов азота NO_x; вполовину удалось снизить и содержание в выхлопе углекислого газа CO_2. Впрочем, эти достижения, к сожалению, пока мало кого интересуют в России. Гораздо актуальнее для владельца вопрос, где и как обслуживать гибрид!





Мысль о возможной поломке столь сложного по конструкции автомобиля лучше не подпускать близко. И все же, если «Приус» сломался? «Какой модели ваша «Тойота»? – менеджер одного из технических центров «Тойоты» в Москве, по-видимому, впервые слышал имя «Приус». «Если у вашего авто есть леворульный аналог – отремонтируем. А так можем сделать диагностику, ну, или колодки поменяем». Вот только запчасти в любом случае придется заказывать.

Многие плюсы гибрида, скорее всего, будут не столь очевидны и при зимней эксплуатации. Вспомните, на каких широтах расположена Россия – мороз за двадцать у нас не редкость. Аккумуляторы, которые «съели» половину объема багажника, не любят холода. В мороз они будут разряжаться быстрее, следовательно, бензиновому двигателю уже не удастся вольно «сачковать» во время остановок. Думать о наших сугробах и вовсе страшно – найдите зимние шины штатного размера 175/65R15!

И все же мы всей душой полюбили эту необычную машину. Она дала нам возможность хоть одним глазком но заглянуть в «завтра» автомобилестроения. Пусть гость из будущего никогда не станет столь же массовым, как «Королла», свою задачу он уже выполнил. Доказал, что безопасный для окружающей среды автомобиль вполне может быть функциональным и вполне доступным. А значит, нет ничего невозможного для тех, кто увлечен идеей создания автомобиля с новой философией.

НАША СПРАВКА

«Приус» стал первым в мире серийным автомобилем с гибридным приводом. Сегодня в Японии производят около 30 000 машин ежегодно, а прогнозы на 2005-й говорят аж о десятикратном росте производства. Этому должно способствовать обещанное понижение цены: сегодня «Приус» в Японии стоит около 18 000 долларов. Магическая дата «2005» звучит и из уст представителей фирм-конкурентов. «Дженерал моторс», «Форд», «Даймлер-Крайслер» обещают в течение ближайших трех-четырех лет удивить мир своими серийными гибридами. А пока всерьез конкурирует с «Приусом» лишь выпускаемая с прошлого года «Хонда-Инсайт».



P.S. «Приус» прибыл во Владивосток после трехлетней эксплуатации по дорогам Страны восходящего солнца. Ныне он в прекрасном техническом состоянии и выглядит на пять с плюсом. Сегодня Олег продает свой «гибрид». «Автомобиль будущего» (выпуска 1998 года) можно приобрести по цене двух новых ВАЗ-2112… ЗР

КАЖДЫЙ СМОЖЕТ, КАК МАЭСТРО

ТАКТИКА ДАЛЬНЕГО БОЯ

ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ

Одни реже, другие чаще, но каждый из нас срывается с насиженного места: поездки на дачу, в отпуск, путешествие и т. д. И как только знакомые улицы родного города или поселка останутся позади, мы, пусть и ненадолго, превращаемся в дальнобойщиков, обязанных жить по специфическим и жестким законам трассы.

НОЧЬ

Жилые кварталы у нас худо-бедно, но освещены. А вот на глухих перегонах водитель может положиться только на свет фар своего автомобиля и остроту собственного зрения. Особенно это ощутимо при разъездах с встречным транспортом.

«Знатоки» предлагают кучу доморощенных приемов против ослепления и в их числе – зажмурить на время один глаз. Ни в коем случае! Два ока дают объемную картинку, одно – плоскую. По ней трудно оценить расстояние, да и поле зрения существенно сужается. Правильным будет не пялиться прямо на яркие фары встречной машины, а направить взгляд чуть правее и как можно дальше вперед – туда, где граница вашего ближнего света и темноты скользит по переходу дорожного полотна в правую обочину (рис. 1). Именно там, за пределами освещенного участка, прячутся брошенные тракторы, сеялки, катки, нетрезвые пешеходы и задумчивые животные. Встречного же контролируйте лишь периферийным зрением и не комплексуйте по этому поводу. Вы едете по своей полосе, и если на этой дороге два автомобиля свободно разъезжаются днем, то будьте уверены – разойдутся и ночью. Неожиданные препятствия на разделительной полосе вы тоже не прозеваете – они в данный момент подсвечены с двух сторон и хорошо видны.

Еще один вопрос: когда переключать ближний свет на дальний? Разумеется, не тогда, когда встречный автомобиль уже промчался мимо. Эффект «черной ямы» надо сократить до минимума. Это принципиально. Рычажком дальнего света щелкайте за доли секунды до того, как бамперы ваших машин окажутся на одной линии. Одновременно с переключением направьте взгляд строго вперед, а правую и левую обочины контролируйте боковым зрением.

При движении за ведущим не гипнотизируйте «корму» его автомобиля. Для начала выберите правильную дистанцию – ваш «ближний» не должен слепить другого водителя через зеркала заднего вида. Даже если при этом пространство между автомобилями освещено неполностью (рис. 4). Ничего страшного, вы в выгодном положении и можете просчитывать ситуации на два хода вперед, разглядывая дорогу в свете фар попутчика и анализируя другие сигналы. Вспыхнули «стопари» – готовьтесь тормозить, запрыгали красные огоньки вверх-вниз – впереди колдобины. Помните только: здоровые автобусы и фуры не годятся в качестве ведущего легковому автомобилю. Их объемистый зад перекрывает весь обзор, а своим монотонным покачиванием они убаюкают кого угодно. Не помогут ни кофе, ни громкая музыка, ни оживленная беседа с пассажиром.



Рис. 1. При встречном разъезде смотреть нужно чуть правее и как можно дальше вперед.

ДЕНЬ

Тут самый актуальный маневр – обгон. Заповедь номер один – никогда, слышите, никогда не прижимайтесь к попутным машинам! Это постыдное с точки зрения профессионалов действие иногда называют сочным словом «припопился», заменив, конечно же, одно из «пэ» на другую букву. Короткая дистанция – верный путь к аварии. Особенно на двухрядной дороге. Обгоняемый транспорт (крупногабаритный в особенности) перекрывает вам обзор и, чтобы оценить обстановку впереди, приходится почти полностью вылезать из своей полосы (рис. 2). Довольно часто под колеса встречному. Последует суетливый нырок обратно. Удалось увернуться – хорошо, но много ли вы успели разглядеть? Мало того, в такой ситуации ведущий может запросто завезти в какую-нибудь яму. Он-то пустит ее между колес, а вот вы попадетесь, не успев среагировать. А потому – держите дистанцию. Такую, чтобы для взгляда на встречный поток достаточно было лишь сместиться к осевой линии, почти не высовываясь из своего ряда. Теперь вы хорошо видите все, что творится на дороге, и можете без спешки просчитать ситуацию на несколько шагов вперед (рис. 3).

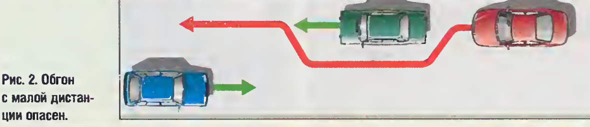


Рис. 2. Обгон с малой дистанции опасен.

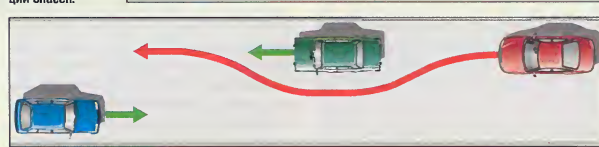


Рис. 3. Так много лучше. Плавно, с разгоном в своей полосе.

Заповедь вторая – на обгон выходить только с «нажатым газом», как следует разогнавшись в своем (!) ряду. Большая дистанция нужна еще и для этого. Чем меньше времени проведете на встречной полосе, чем лучше рассчитаете все перемещения и чем плавнее их исполните, тем безопаснее и профессиональнее ваш маневр. Показателем класса служит работа с рычагом коробки передач и манера обращения с рулевым колесом. Маэстро при обгонах подтыкает пониженную передачу куда реже, чем неумеха и, уж точно, никогда резко не дергает рулем.

Иногда стоит использовать язык светотехники – он достаточно выразителен. Бывает, только пошли на обгон, а суетливый встречный где-то на линии горизонта уже мигает фарами. Но вы уверены, что выполнить маневр успеваете, да еще с большим запасом. Действуйте по намеченной программе, но успокойте нервного, чтобы не наломал дров. Включите правый «поворотник», даже если еще не поровнялись с обгоняемым, мол, не волнуйся, дружок, вот-вот перестроюсь обратно.

Случается, вы просчитались, обгон складывается на грани фола, а прервать его уже нет возможности (речь здесь не идет о грубых, непоправимых ошибках). Подстрахуйтесь – мигните встречным дальним светом. Они сбавят ход или примут правее. Конечно, при этом вас помянут недобрым словом. Ну да переживете. Лучше быть заочно поруганным, чем выкручиваться из аварийной ситуации. Единственное напутствие – не злоупотребляйте этим приемом. Есть хамы, что давят окружающих дальним светом при любом маневре. Не стоит им подражать. [ЗР]

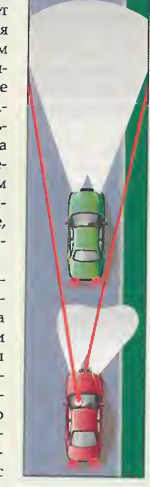
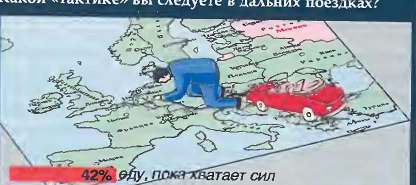


Рис. 4. Езда за лидером. Свет фар попутчика – ваш верный помощник.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой «тактике» вы следуете в дальних поездках?



/ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

На АвтоВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН – ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ДОВОДКИ ДВИГАТЕЛЕЙ;
НИКОЛАЙ ТАЗТДИНОВ – ВЕДУЩИЙ КОНСТРУКТОР ТЕМЫ 2120;
ВЛАДИМИР ХРОМОВ – ИНЖЕНЕР-ИСПЫТАТЕЛЬ ОТДЕЛА ДОВОДКИ ШАССИ;
АЛЕКСАНДР ЛЮБИМОВ – НАЧАЛЬНИК БЮРО ДОВОДКИ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ



После установки гидрокомпенсаторов на автомобиль ВАЗ-21061 (пробег 50 тыс. км) компрессия уменьшилась с 10,3–11,2 до 8,2–9,0 кгс/см². Что предпринять для ее восстановления?

Величина компрессии зависит от многих факторов, а потому сравнивать полученные после замеров значения можно, только соблюдая ряд условий.

Если замер компрессии проводился непосредственно до и после установки гидрокомпенсаторов одним и тем же прибором, по одинаковой методике (прогретый двигатель и полностью открытая дроссельная заслонка, все свечи вывернуты), с аккумулятором одного состояния, при одинаковой частоте вращения двигателя, то, скорее всего, в снижении показателей виноваты установленные детали. Среди наиболее частых причин отказа отечественных гидроопор – подклинивание плунжера в корпусе как результат деформирования последнего от чрезмерной затяжки. Иногда подклинивание или разгерметизацию клапана вызывает попавшая в узлы грязь.

Окончательно установить причину снижения компрессии можно, еще раз сделав замеры после замены установленных деталей штатными. При этом надо знать, что гидроопоры можно использовать только в комплекте со специальным распределительным валом. В противном случае сочетание штатного профиля кулачка и гидроопоры существенно исказит фазы газораспределения, что ухудшает характеристики работы двигателя при частичных нагрузках.

Будет ли мини-вэн ВАЗ-2120 подвергаться доработкам и оснащаться дизельным двигателем?

На Московском автосалоне демонстрировали модернизированный вариант такси ВАЗ-2120 с увеличенным на 300 мм задним свесом (на столько же увеличился багажник) и высокой крышей (плюс 180 мм). В скором времени появится несколько модификаций с аналогичными изменениями – грузопассажирский вариант, «менеджер» и «скорая помощь». Увы, для такой, весьма тяжелой, машины своего дизеля у нас пока нет. Упомянутый образец такси оборудован впрысковым двигателем с газобаллонным оборудованием «Сага-6». В ближайшем будущем «двадцатки» будут комплектовать впрысковыми двигателями 21214-10 (1,7 л) или 2130-20 (1,8 л). Прорабатывается вариант машины с двухлитровым вазовским двигателем. Возможно, ее будут выпускать в заднеприводном варианте с трансмиссией, заимствованной от «Волги» ГАЗ-3110.

Почему при движении ВАЗ-21063 из сапуна заднего моста выбивает масло (уровень в норме)?

По нашим данным, такое бывает при применении некачественного масла. Например, формально подходящего для этих целей, но хранившегося после выпуска пять и более лет. Причина одна: в масле отсутствуют или полностью разложились антипенные присадки.

Задний мост ВАЗ-2105 при движении по шоссе сильно нагревается. В чем может быть причина?

В свое время проводились специальные испытания по термометрированию главной пары «классики». Было установлено, что у недостаточно обкатанного редуктора при равномерном движении в летнее время температура масла численно равна (с «допуском» минус 10–15 градусов) величине скорости движения в километрах в час (после пробега порядка 20 тыс. км редуктор окончательно прикатывается и его температура снижается на 5–10 градусов). Так что при движении со скоростью 120 км/ч температура масла в редукторе может подниматься выше 100 градусов. Это нормальное явление для гипоидной передачи, тем более что антизадирные присадки в гипоидных маслах наиболее эффективно работают при температуре 95–135 градусов.

Различаются ли передние и задние редукторы на «Ниве»? Насколько они взаимозаменяемы?

На «Ниве» ВАЗ-21213 стоит редуктор заднего моста от ВАЗ-2106 с передаточным отношением 3,9:1. Для заднего моста его, как и в «классике», собирают с корпусом дифференциала и в таком виде вставляют в балку. Передний же редуктор, из-за конструктивных особенностей автомобиля (независимая подвеска), собирают в отдельном корпусе. А вот «начинка» переднего и заднего редукторов (главная передача и дифференциал) одинаковая.

На «Ниве» дал течь регулятор давления. Можно ли его отключить или заменить на «классический»?

Для «Нивы» предусмотрен свой регулятор 2121 с характеристикой, которая отличается от 2101. Эксплуатация автомобиля без регулятора недопустима – это существенно ухудшает курсовую устойчивость и управляемость машины при торможении.

После замены передних рабочих цилиндров на ВАЗ-21063 педаль тормоза стала очень мягкой. Утечки жидкости не обнаружено. Замена главного тормозного и задних рабочих цилиндров, трубок, шлангов, тормозной жидкости, отключение «колдуна» ничего не изменило. Помогите...

Заочно ставить диагноз весьма сложно. Возможно, неправильно были установлены цилиндры (перепутаны местами) и при прокачке воздух из них удаляется неполностью. Другая причина – профиль канавки уплотнительного кольца на цилиндре выполнен с отклонениями от чертежа, что может увеличить отход поршня при растормаживании. А вообще-то странно: вы меняли все, что только можно, кроме деталей, после замены которых, собственно, и возникли изменения в работе тормозной системы.



На «Москвиче»:

АЛЕКСЕЙ ДЖИГУРДА – ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА ОАО «МОСКВИЧ» ПО АВТОМОБИЛЯМ



Какие колеса и шины можно устанавливать на «Москвичи»?

На автомобили семейств 2141, 2142 завод допускает установку шин размерности 165/80R14, 175/70R14, 185/70R14 и 185/65R14 на стальных колесах с ободом 5J и вылетом (ET) 45 мм или 5,5J с вылетом 42 мм, а также легкосплавных с ободом 5,5J или 6J и вылетом 37 и 33 мм соответственно. При этом надо иметь в виду, что шины шириной 185 мм могут не разместиться в штатной нише или подвесном держателе запасного колеса автомобиля 2141.

Кроме того, разрешена установка шин 175/65R15 и 185/65R15 на колесах с ободом 5,5J или 6J и вылетом 42 мм.

Приобрел на рынке комплект шестерен главной передачи, но, разобрав коробку, обнаружил, что детали невзаимозаменяемы со старыми: раньше ведомые шестерни третьей и четвертой передач сидели на шпонках, а тут – шлицы. Вдобавок в новой ведущей шестерне отсутствуют отверстия для подвода масла к игольчатым подшипникам. Не брак ли это?

Нет, сейчас мы используем ведущие шестерни главной передачи без маслоподводящих каналов. В центральном отверстии детали старого образца, словно в центрифуге, собиралась грязь и вскоре закупоривала канал. На практике это никак не отражалось на ресурсе и работоспособности игольчатых подшипников – к ним смазка поступает в достатке и без сверлений.

Для установки нового комплекта в коробку передач старого образца необходимо дополнительно приобрести ведомые шестерни третьей, четвертой и пятой передач (номера деталей по каталогу 2141-1701114-10, 2141-1701121-10, 2141-1701141-10 соответственно) и распорную втулку 2141-1701124. Помимо шестерен главной передачи 2141-2302020-12 (i=4,375) и 21412-2302020-10 (i=4,1), в запчасти поступают ремкомплекты 2141-1701958 и 21412-1701958, содержащие все перечисленные детали.

Напомним, что часть коробок первых лет выпуска оснащали шестернями пятой передачи с i=0,69 вместо 0,732. В этом случае придется также приобрести и ведущую шестерню 2141-1701132 для пятой передачи.



На «Симиконе»:
(радары, антирадары)

ИЛЬЯ БАРСКИЙ – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР, К.Т.Н.
ВЛАДИМИР ПРИГОРОВСКИЙ – ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР, К. Ф-М. Н.

Существует ли возможность случайного появления ложных показаний на табло радара?

Даже не одна. Помимо промышленных и радиопомех, при работе с радаром «без селекции направления» в зону действия измерителя могут попасть цели, движущиеся по противоположной стороне. Если скорость уходящей цели больше всех, то радар измерит именно ее. Вины инспектора в этом нет, если, конечно, он специально не направит радар «не туда». Согласно действующему ГОСТу, радар должен выбирать самую быструю цель, что он и делает. По этой же причине возможна еще одна неприятность – если в момент замера вашей скорости сзади к вам приближается другой автомобиль, радар отреагирует именно на него.

Как же доказать свою невиновность? Первым делом смотрим на таймер: радар обычно срабатывает метров за 400–500, что при скорости 60 км/ч эквивалентно 30 с. На остановку, выход из машины и т. п. уходит еще 15–20 с. Если таймер показывает более 1 мин, то это, скорее всего, «не вы». Другой вопрос – имеет ли радар функцию селекции целей по направлению? Если на приборе есть соответствующий индикатор и горящая стрелка совпадает с вашим направлением движения, спорить трудно, если нет – можно попробовать.

Еще одна ситуация возможна, когда вашу скорость измеряют из движущегося патрульного автомобиля. В этом случае на табло попеременно зажигаются цифры собственной скорости патрульного автомобиля (зеленым цветом), вашей скорости (красным цветом) и показания таймера. Наличие горящего индикатора направления показывает, в каком режиме вас «взяли» – во встречном или попутном. Убедитесь, что индикатор верно указывает направление вашего движения. Если такого индикатора нет, прибор может измерять в движении только встречные цели, а потому, если патрульный автомобиль двигался по той же полосе, что и вы, измерить вашу скорость таким прибором инспектор не мог.

И последнее – познакомьтесь со свидетельством о проверке прибора. Дата его выдачи должна быть не более 1 года, а номер совпадать с тем, что выбит на его корпусе. При этом у пломбы на приборе не должно быть заметных повреждений.



На «Эларе»:
(ЭСУД)

АНДРЕЙ СЕМЕНОВ – РУКОВОДИТЕЛЬ СЕКТОРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ

Помогите разобраться в модификациях чебоксарских блоков управления для двигателей с впрыском топлива.

Выпускаемый в настоящее время блок управления М1.5.4 АВТРОН предназначен для двигателей ЗМЗ 406 с системой впрыска и полностью взаимозаменяем с блоками типа МИКАС 5.4 и МИКАС 7.1. В дальнейшем он будет заменен на ЭЛАРА М1.5.4 с уменьшенным размером корпуса и импортными комплектующими, с использованием технологии поверхностного монтажа, а также наличием «расширенной диагностики». Новинка удовлетворяет требованиям Евро II.

Совсем новый блок управления ЭЛАРА (без индекса М1.5.4) пока-что проходит испытания на Ульяновском моторном заводе – намечается его адаптация к двигателям ЗМЗ и УЗАМ. Новинка, в частности, позволит менять программное обеспечение без разборки блока – бесплатные программы для прошивки и тюнинга будут опубликованы на нашем сайте по окончании испытаний. ЭЛАРА должна в перспективе обеспечивать нормы Евро III.

ТЕКСТ / АНДРЕЙ СИДОРОВ

НА ПОСОШОК /РУССКИЙ ПРОЕКТ

ПОСЛЕДНИЕ ШТРИХИ К ПОРТРЕТАМ

Летом 1999 года в рамках «Русского проекта» мы задумали сравнить три самых доступных российских автомобиля: «Орбиту» ИЖ-2126, «Жигули» ВАЗ-2106 и «Святогор» – «Москвич-2141». Отчеты о выпавших на их долю приключениях регулярно появлялись на страницах журнала (см. ЗР, 1999, № 4, 9, 10, 11; 2000, № 4, 9, 12). Но благим намерениям – довести пробеги машин сначала до гарантийных, а позднее и до заявленных заводами-изготовителями ресурсов – сбыться оказалось не суждено. Главное требование – сравнивать автомобили в одинаковых условиях – стало невыполнимым. «Жигули» и «Москвич» продолжают бежать марафон, а «Орбита», теперь уже «Ода» – эстафету. Фактически на ее месте уже третья машина. Напомним, что сначала той, первой «Орбите» завод по гарантии заменил кузов, а позже – машину целиком. В то время как конкуренты перевалили за 70 тысяч, последняя не одолела и десяти, какое уж тут равенство! Поэтому «Оду», что называется, оставили на второй год – наверстывать упущенное. О результатах обязательно расскажем, но уже, к сожалению, не в «русском проекте».


ЗР 9/99

ЕСЛИ Б Я БЫЛ СУЛТАН...


ТЫСЯЧА ДЮЖИН

Такова протяженность первого маршрута, в который отправились три обычных российских автомобиля, приобретенные редакцией "За рулем".


ЗР 10/99


ЗР 11/99

Третий – лишний?

Завершив обкатку машин нашего "гарема" (ЗР, 1999, № 9, 10), мы в очередной раз попытались выяснить, какая же из них "самая-самая".

«СВЯТОГОР»

За прошедшие два года отношение к автомобилю существенно изменилось в лучшую сторону. Некогда безобразно собранный, недоукомплектованный, благодаря усилиям нашего техцентра он стал наконец таким, каким его задумали создатели. Единственная крупная неисправность – поломка коробки передач. (Более подробно о технической стороне рассказано в материале «Дорогие мои «москвичи» в этом же номере журнала.) Остальные мелочи типичны для любого отечественного автомобиля.

Вместе с тем, «Святогор» наиболее комфортабельный из нашей троицы, самый универсальный и вместительный. Именно ему многие из нас отдают предпочтение, отправляясь в дальнюю командировку. Для потребителя серьезный недостаток машины – крайне малая насыщенность рынка «москвичами». За пределами Московской области запчасти к ним почти не встречаются, а в азиатской России и ближнем зарубежье «святогоры» и вовсе экзотика. К счастью, двигателя это не касается – на всех машинах «проекта» – вазовские, объемом 1,6 л.

Чем занято сегодня АО «Москвич», достоверно неизвестно, но автомоби-



...Лучшим из трех автомобилей оказался вечный второй – «Святогор».

лей оно, похоже, не выпускает. Те редкие экземпляры, что иногда выставляют на продажу в московских автосалонах, подсобраны из сделанных еще в 1999 году машинокомплектов.

Некогда флагман советского легкового автопрома ныне фактически мертв. Кто убил, определять не беремся, но завалить такого зубра – надо иметь талант и очень постараться. Впрочем, кто сказал, что старания пропали даром? Жаль только, что потенциально удачный автомобиль так и не состоялся как массовый. Исключительно по причине своей малочисленности «Святогор» не может претендовать на звание «народный».



ЗР 9/2000

ПЫЛЬНОЕ СОЛНЦЕ ПУСТЫНИ

Второй дальний маршрут (о первом см. ЗР, 1999, № 10) трех отечественных автомобилей пролегал на юг – в дельту Волги, в жаркие прикаспийские пески

«ЖИГУЛИ»

«Шестерка» продолжает радовать бодрым движком и умеренным расходом топлива. Кузов на безгаражное хранение не реагирует. Если бы не малочисленные сколы и потертости, полученные в экспедициях, выглядел бы на все сто. По сей день автомобиль хорошо слушается руля и останавливается там, где надо водителю. Так что в целом машина еще хоть куда. А вот в частности... На 60-й тысяче заменили нижние рычаги передней подвески. У одного обломилась стойка стабилизатора, по другому поползла трещина.

Вскоре закапризничала коробка – стали «вылетать» две низшие передачи. Оказалось, что отвернулась гайка на вторичном валу, стягивающая пакет шестерен, – когда сняли кардан, резиновая муфта просто свалилась на пол. Излишняя свобода пагубно отразилась на внутренностях – пришлось поменять некоторые подшипники, синхронизаторы и шестерни. А еще непонятно как обломившийся болт крепления пятой передачи. Что, впрочем, на ее работе почему-то не отражалось. Заодно заменили изрядно потертый диск сцепления. Но насладиться работой возрожденной трансмиссии не успели – вновь загудел редуктор заднего моста. Третий (!), кстати, по счету. А ведь еще в прошлый раз, 20 тыс. назад, «специалисты ВАЗа» уверяли: «Лейте правильное масло и ездите хоть всю жизнь». Но, как гласит пословица, «загад не бывает богат». Теперь в поисках причины обратимся к другим специалистам – из НАМИ. Их версию сообщим в одном из следующих номеров.

А вот прогоревший глушитель недоумения не вызвал – пора. Учитывая состояние остальных частей системы, поменяли весь выпускной тракт (конечно, кроме коллектора). Одновременно отремонтировали и другой дымоход – систему вентиляции картера. Дефект вычислили по запаху – из-за отломившегося от корпуса воздушного фильтра патрубка картерные газы стали попадать в салон. Отпавшую деталь приварили и уплотнили соединения герметиком.

Остальные дефекты хлопот не доставляют и немедленного устранения не требуют. Так, в очередной, третий раз треснули стекла фар ближнего света. Но отражатели пока не потускнели и по-прежнему дают достаточно света. От скола на ветровом стекле медленно ползет трещина. К счастью, прогноз ее развития благоприятный – в поле зрения водителя не попадет. Тем не менее, к зиме стекло придется менять – поверхность его уже заметно изъедена оспами и местами затерта.

Вот-вот «кончится» резина. Регулярные визиты на полигон с переставками, ускорениями и торможениями ее почти доконали. И хотя формально миллиметр в запасе еще есть, ездить стараемся аккуратно. Особенно в дождь.

Окончательно провалилась подушка водительского сиденья. В прошлый раз дело поправили, подложив под поролон лист оргалита. А надо бы – дубовую доску. Жестко, зато надежно.



ЗР 9/2000

И все же автомобиль нравится. Простой, как велосипед, предсказуемый, приемлемо надежный, в любой дальней дороге он дарит нам уверенность, что обязательно довезет куда надо. Не последнюю роль в этом играет широчайшая распространенность «жигулей» в России и ближнем


НЕ СОШЛИСЬ ХАРАКТЕРАМИ



зарубежье. Достать запчасти и починить любую неисправность можно, кажется, в самой захудалой деревеньке, а это, согласитесь, очень важное достоинство. И будет им, видимо, еще долго. До тех пор, пока наш автопром не научится делать надежные машины, не сподвигающие владельца непременно изучать их конструкцию и раздел «Своими силами» нашего журнала.

Итак, подведем итог «Русскому проекту». Лучшим из трех автомобилей на финише оказался вечный второй – «Святогор». Но гибель его производства обесценивает эту победу. Что толку в первенстве, если машину сегодня не купить?

«Шестерка» – морально устаревшая машина, но, наверное, благодаря этому и держится на плаву (см. ЗР, 2000, № 5, «Национальный парк»). Простая, изученная вдоль и поперек, растиражированная миллионами, но со своими недостатками. От былого качества ныне остались легенды – редукторы «летят» по расписанию не только на редакционной машине, читатели это подтверждают. А еще рычаги передней подвески, сиденья, коробки передач... Но если чемпион уходит – его место занимает серебряный призер.

«ОДА»

Та, что стартовала вместе со всеми, марафона не выдержала. Замена кузова тоже помогла ненадолго – он продержался лишь один этап. Теперешняя машина еще слишком молода, полна сил, и запускать ее на дистанцию вместе с измотанными марафонцами некорректно. Вот пробежит тысяч 70, повзрослеет, тогда и посмотрим. Но первое впечатление о ней неплохое, только бы не сглазить! ЗР

«РУССКИЙ ПРОЕКТ»: ОСНОВНЫЕ ЗАТРАТЫ НА РЕМОНТ

Марка	Пробег, тыс. км	Основные ремонтные работы	Затраты на поддержание автомобиля в исправном состоянии, руб.	Средний расход топлива, л/100 км	Примечание	Ориентировочная остаточная цена, тыс. руб.
«Москвич-2141» – «Святогор»	70	Замена проржавевшего бензобака, изношенных передних амортизаторов, маслосъемных колпачков и сухарей клапанов двигателя, ремонт коробки передач	4850*	8,2		40–45
ВАЗ-2106 «Жигули»	71	Требует замены уже третий редуктор заднего моста. Замена полуоси в сборе, термостата (2 раза), ремонт коробки передач, сидений, замена рычагов передней подвески	5100	8,1	Необходима замена шин	45–50
ИЖ-2126: № 1 «Орбита»	20	Замена комплекта шин, ремонт редуктора заднего моста (дважды),	4200*	8,0		Цена практически нового автомобиля
№ 2 То же, с новым кузовом	12	замена амортизаторных стоек, замена кузова по гарантии из-за заводских дефектов				
№ 3 «Ода»	Менее 10	Замена автомобиля по гарантии				

*Без учета затрат на ремонт, выполненный по гарантии.

ДЕРЖИСЬ ЗА ОБЛАКА!





ВАЗ-21103

МОДЕЛЬ /	**ВАЗ-21103**
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	**АО «АВТОВАЗ»**
ГОД ВЫПУСКА /	**1998**
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	**С ОКТЯБРЯ 1998**
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	**100 ТЫС. КМ**
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	**ЗР, 1999, № 1, 3, 8; 2000. № 7; 2001, № 4, 7**

/АВТОПАРК ЗР

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН

Зеленый ВАЗ-21103 празднует юбилей, – на дисплее его электронного одометра зажглась шестая цифра. 100 000 километров – немалый пробег для любого автомобиля. Как выглядит и на что способна «сто третья», пробежавшая две с половиной окружности Земли? Ведь объявленный заводом ресурс еще не выработан – пройдено только две трети пути...

Что получил юбиляр в подарок? Пару галогенных лампочек «Осрам» (240 руб.) для фар ближнего света – ночи становятся все длиннее и темнее... А механизаторы, разъезжающие по дорогам на сельхозтехнике без единого светового прибора, все пьянее...

После того как автор едва увернулся от неожиданно сманеврировавшей то ли веялки, то ли сеялки, желание ездить с «бесплатными» (оставшимися после теста фар) лампами «Дженерал Лайт», которые заняли место перегоревших «родных», пропало. Только поставив в одну из фар «левую» лампу, поймешь, какова на самом деле разница: лампочка горела, а света не давала. Да и стекла фар теперь новые – «оригинальные», побитые камнями и треснутые, заменили самостоятельно (140 руб.).

Теперь о цифрах. Показатели динамики всегда готовы просигнализировать о едва наметившемся износе двигателя. Проводить отдельный сеанс для «сто третьей» не стали: когда одометр показывал 86 тыс. км, автомобиль участвовал в подготовке материала «Погоня за цифрами» (ЗР, 2001, № 7). Показанные редакционным ветераном результаты лучше любых слов свидетельствуют о хорошем здоровье мотора и машины в целом. По состоянию на 100 тыс. км двигатель и трансмиссия абсолютно исправны. Иной вопрос, чего это стоило.

Напомним, что при пробеге 72 тыс. км коробка передач пережила серьезный ремонт – с заменой вторичного вала, сальников и вилки включения пятой передачи. При очередном ТО в коробку пришлось заглянуть еще раз, чтобы заменить манжетные уплотнения полуосей, через которые подкапывало масло. Работа, расходные материалы и ТО обошлись в 1720 руб. Ничего не поделаешь – родной ТЦ «Тушино» перегружен... Зато теперь в коробке плещется полусинтетический «Мобил». Связан ли с этим повышенный шум, неясно, но его характер не вызывает опасений.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ
ПЕРЕЖИЛА СЕРЬЕЗНЫЙ РЕМОНТ

Шестнадцатиклапанный двигатель, несмотря на посулы скептиков, не потребовал к себе особого внимания на протяжении всех 100 тыс. км. Система впрыска функционирует без замечаний, лампочка Check Engine не горит. Побузив в юности и выбив заглушку из головки блока (на ее месте по сей день стоит регулировочная шайба на герметике), мотор успокоился и лишь немного огорчает заметным расходом масла: 1–1,5 л между ТО. Впрочем, криминала в этом нет, да и цифра стабильная – роста не наблюдается. При пробеге 95 тыс. км был повторно заменен ремень ГРМ (150 руб.), но дело этим не ограничилось – потребовалась и замена натяжных роликов (300+350 руб.) Эпопея с кронштейнами (ЗР, 2001, № 4) благополучно завершилась.



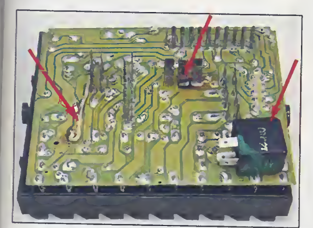
Поломка кронштейна крепления двигателя не просто огорчила – ошарашила.

СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА ЛЕТОМ – 6,65 л/100 км

Наша «сто третья» потребляет в основном АИ-92, переходя на 95-й лишь для замеров или в особенно жаркую погоду. Какое моторное масло лучше? Через заливную горловину протекали последовательно «Вальволин», «ЛУКойл», ZIC, «Шелл», «Мобил» группы качества не ниже SH и вязкостью от 5W40 до 15W40. Разницы не заметили, с одной лишь оговоркой – угар более вязкого масла чуть ниже. Что будет дальше? Как говорится, вскрытие покажет...

Зафиксированный летом рекордный расход топлива впечатляет даже убежденных скептиков – 5,96 л/100 км в «подмосковном» загородном цикле в промежутке между 93 и 94 тыс. км. Средняя цифра, конечно, выше – 6,65 л/100 км (летом), но тоже радует.

Тормоза придумали трусы – а в том, что в нашем автопроме работают сплошь герои, мы никогда не сомневались. Наверное, поэтому хороших тормозов придется ждать годами. Хотя при пробеге 70 тыс. км передние тормозные диски заменили, идиллия продолжалась недолго. Стрессовым нагрузкам машину не подвергали, однако диски покоробились очень быстро и теперь отзываются дрожью на каждое прикоснове-



В первый раз припаяли провод (слева), во второй – ремонт сочли нецелесообразным. Да и реле указателей поворота «сдохло».

ние к педали. Вот такая «АБС из Тольятти». Меняя на 95-й тысяче передние колодки, снимать диски не поднялась рука: на вид вполне хорошие, просто немного кривые. Эх, надо было ставить импорт…. Задние тормоза тоже пошаливают, хотя в свое время (на 82 тыс. км) заменили и рабочие цилиндры, и колодки (АТЕ) (460 руб.). Видимо, стоило заодно «махнуть» и барабаны. Впрочем, невзирая на скрипы, скрежет и вибрации, автомобиль вполне укладывается в требования ГОСТа по торможению. Но вот на инструментальный контроль без подготовки заезжать все-таки не стоит. Впрочем, до него дело вряд ли дойдет.

Изменения в подвеске (амортизаторы «Кони») поначалу позволяли успешно справляться с российскими дорогами. Благодаря им «сто третья» уверенно движется не только по прямой, но и в быстрых поворотах. Летней порой это доставило немало приятных минут. К сожалению, они закончились. Тщательно выдолбленная поперечная канавка на проезжей части, хитро замаскированная дорожниками, лужей и дождем, заставила машину изрядно подпрыгнуть. Колеса и



К счастью, лопнувшую петлю двери удалось сварить.

шины не пострадали, а вот задние «Кони» насквозь продырявили штоками верхние чашки амортизаторов! Контактная поверхность чашки оказалась слишком мала, чтобы противостоять удару. Любителям жестких задних амортизаторов на «десятке» рекомендуем усиливать чашки и устанавливать на шток шайбы из закаленной стали.

Заменой задним «коням» послужил штатный СААЗ. Гибрид оказался довольно удачным. Передние «Кони» трудятся по-прежнему, как и растяжка между стойками, которая придает передку автомобиля большую жесткость.

БЛОК РЕЛЕ И ПРЕДОХРАНИТЕЛЕЙ НЕ ДОТЯНУЛ ДО 100 000 км

Электрооборудование избавило нас от частого употребления нелестных эпитетов, но жизнь электронов в «сто третьей» трудно назвать размеренной. Беспрестанно жаловавшийся на здоровье мотор стеклоочистителей (уже второй) не раз находился в состоянии клинической смерти, но усилиями «реаниматоров» из Селиверстова переулка и Тушино его спасали. К сожалению, очередной приступ оказался последним. Новый «шевелило дворников» (300 руб.) с обязанностями пока справляется.

Еще один случай оказался неприятным, но, как очень редко бывает, своевременным. Отправившись на ремонт в другой конец столицы, по дороге столкнулись с отказом почти всего электрооборудования, кроме стоп-сигналов, «поворотников», впрыска и зажигания. Причина – короткое замыкание в разъеме монтажного блока предохранителей. Ремонт – восстановление разъема и замена блока (450 руб.). Новый оказался не без греха – всего через пару часов езды в нем «умерло» реле указателей поворота. Замену ему выковыряли из сгоревшего старого блока, стоя в пробке на Садовом кольце. Так же, не вылезая из-за руля, и поменяли.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЗА 100 000 км

Пробег, км	Сумма, рубли	
	Бензин	Запчасти и ремонт*
«Детство» 0–15 700	10723	13908
«Отрочество» 15 700–38 000	9782	6673
«Юность» 38 000–65 000	15 857	7130
«Зрелость» 65 000–100 000	19 928	11 530
Итого	56 290	39 241
Всего		**95 531**

** Без учета стоимости работ, выполненных своими силами и в техцентре «Тушино», а также шин.*

Кстати, о цели той поездки. Она достаточно серьезна – сцепление перестало разъединять мотор и трансмиссию. И это был не банальный обрыв троса. От усталостных напряжений разрушилась вилка сцепления. Рычаг, за который тянет трос, попросту обломился по сварке. Взглянув на шов, остается удивляться, как рычаг продержался без малого 97 тыс. км. Новую вилку (250 руб.) столь же скверной конструкции перед установкой проварили и усилили.

Уже накануне юбилея «старушка» преподнесла еще пару мелких, но неприятных сюрпризов. Отвалилась правая передняя дверь(!). Закисшая нижняя петля лопнула вблизи оси. Возникла серьезная проблема – ответную часть петли купить не просто, а приварить еще сложнее. К счастью, удалось сварить и «разработать» старые петли. Мораль: смазывать их надо не один раз в год.

Вторая поломка – отказ электрического стеклоподъемника в правой передней двери – будет исследована уже после сдачи этого материала.

Резюме получается не самое оптимистичное – редкий месяц в жизни «сто третьей» обходился без поломок. Кстати, упомянутый раньше (ЗР, 2001, № 4) нудный дефект – периодическое «пропадание» контакта в правом заднем указателе поворота – исчез. Выходит, не торопись чинить – само пройдет?

НА КУЗОВЕ СОВСЕМ НЕТ СЛЕДОВ КОРРОЗИИ

По-настоящему радует только состояние кузова, хотя дополнительной антикоррозионной обработке он не подвергался. Заметных следов коррозии на наружных поверхностях нет, даже в местах сколов краски, где проступает светло-серый грунт. Хотя сама краска заметно выгорела на солнце.

Наступит ли в жизни «сто третьей» период, когда отказы посыплются горохом, или автомобиль так и будет находиться в состоянии «вялой сыпучести» – это еще предстоит узнать. ЗР



/АВТОПАРК ЗР

ДОРОГИЕ МОИ «МОСКВИЧИ»

В ЗАБОТЛИВЫХ РУКАХ ОНИ НЕ ТАК ПЛОХИ, КАК ПРИНЯТО ДУМАТЬ

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Три «Москвича» трудятся в редакции уже не первый год. У таких похожих с виду машин, однако, разный норов, свои судьбы и даже имена собственные. Самому старому из них, нареченному «Еремой», повезло меньше всех: он дважды попадал в серьезные аварии и был даже похоронен (разобран до винтика для дефектовки узлов) и воскрешен. Характер у «Еремы» вздорный, охочий на сюрпризы – спокойно жить ездокам он не давал. «Святогор» с двигателем ВАЗ-2106 – путешественник. Вместе с «шестеркой» и «Орбитой» он побывал на Байкале, в прикаспийских песках и горах Тянь-Шаня. У него самый большой пробег из всей троицы. За «Святогором» с двигателем «Рено» F3R закрепилась кличка «СВР». Это самый мощный из «москвичей». А теперь подробнее о каждом автомобиле.

«ЕРЕМА»

МОДЕЛЬ / **214122**; ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АО «МОСКВИЧ»**; ГОД ВЫПУСКА / **1998**; ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **45 ТЫС. КМ**; ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 1998, № 5, 6, 10, 12; 1999, № 4; 2000, № 7; 2001, № 7.**

Полная разборка автомобиля пошла ему на пользу – после ревизии и ремонта практически всех его узлов назойливый поток отказов уменьшился. С момента «второго рождения» начата новая точка отсчета, на смененном одометре «Еремы» уже 21,5 тыс. км.

Двигатель 1,7 л УЗАМ-3317 выглядит бодрячком (компрессия отличная, угар масла в норме), хоть и грязнулей (подтекало масло через прокладку поддона двигателя). Капризничал по мелочам: сломался пневмоклапан ЭПХХ, подгорели контакты прерывателя, приказал долго жить вариатор катушки зажигания, потек кран отопителя да прогнил до дыр глушитель – болезни от возраста, не от качества.

Отечественное сцепление износилось до предела. Ведомый диск – почти до заклепок, а лепестки диафрагменной пружины «корзины» выжимной подшипник прогрыз почти до толщины фольги. Малый ресурс сцепления – наследственный недуг «сорок первых». Вылечили импортом – «Сакс», надеемся, прослужит дольше и в конечном итоге обойдется дешевле.

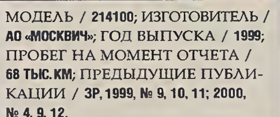
Коробка передач ведет себя примерно, если не считать отказа редуктора спидометра (пришлось заменить). ШРУСы (немецкие, марки GKN) – без нареканий. Передняя подвеска пока жива. Впрочем, обычных для «Москвича» 30–35 тыс. км для замены «резинок», шаровых «Ерема» еще не пробежал. Зато потребовал замены подшипник ступицы левого заднего колеса.

Тормоза продолжают создавать проблемы. На 14-й тысяче поменяли (в который раз!) главный тормозной цилиндр. Новый работает нормально. А вот задние рабочие пришлось заменить – от них так и веяло сыростью.

Несколько загадок преподнесло электрооборудование. Стрелка тахометра то вдруг начинает беситься, прыгая по всей шкале, то работает безукоризненно. Такая же «плавающая» неисправность «дворников»: неожиданно они перестают отрабатывать положенные взмахи при включении омывателя, а потом, как ни в чем не бывало, исправно работают. Очевидно, нарушение где-то в контактах, но найти пока не удалось. Придется ждать, пока «вылезет наружу». Безвременно почил в бозе аккумулятор «Иста» – хоть молод был, но не силен. Сгорел указатель топлива в комбинации приборов.

Если за «Еремой» заботливо присматривать, не запуская мелкие болячки, то трудиться он может еше долго – кузов пока крепок и не проржавел. Вопрос: во что это выльется?

«СВЯТОГОР»



МОДЕЛЬ / **214100**; ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АО «МОСКВИЧ»**; ГОД ВЫПУСКА / **1999**; ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **68 ТЫС. КМ**; ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 1999, № 9, 10, 11; 2000, № 4, 9, 12.**

Прошедший огонь и воду, соль, пески, горы, щебенку, бездорожье и асфальт в самом жестком режиме автомобиль, вопреки прогнозам, не рассыпался и прекрасно себя чувствует.

В отличие от «Еремы», хронология всех бед «Святогора» начинается с самого дня выпуска.

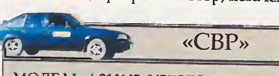
Поначалу к машине относились предубежденно, мол, чего ждать от «Москвича». И действительно: машина была недоукомплектована целым списком мелких деталей, в основном декоративных, и грешила мелкими изъянами. Так, один из колесных болтов был... забит в ступицу, где «забыли» нарезать резьбу; заедал тросик привода акселератора; подтекали «Тосол» и масло. В первый же месяц повылетали пистоны крепления обивки салона, замкнул накоротко прикуриватель, едва не перетерся шланг подвода вакуума к усилителю тормозов, отвалилась внутренняя ручка открывания двери, а бензобак прогнил до дыр! Однако, после того как все мелкие недоделки ликвидировали, машину словно подменили: она перестала сыпаться и постоянно клянчить денег на ремонт.

Через год износились сальники приводов, лопнули и осыпались в картер дистанционные шайбы в коробке передач. Пришлось менять синхронизаторы и побитые шестерни вместе с главной парой. Одни запчасти обошлись в четыре с половиной тысячи рублей. Случай редкий, скорее исключение из правил – коробки «сорок первых» известны как весьма надежные. При мойке холодной водой на жарком солнце лопнуло ветровое стекло. И это – все. Больше никаких поломок. Двигатель, трансмиссия, ходовая, кузов – в норме. Серьезных вложений, за исключением коробки передач, до сих пор не потребовалось.

Есть в этом «Святогоре» одна изюминка, о которой следует сказать отдельно. Это – термос для «Тосола», называемый официально «Устройство облегчения пуска ДВС», установленный фирмой «Тисса Супер» для испытаний. Он представляет собой цилиндр из нержавейки с двойными стенками, с весьма эффективной вакуумной термоизоляцией. Подсоединен к системе охлаждения двигателя параллельно печке. Перед остановкой двигателя (можно на ходу) достаточно нажать кнопку – и специальный насос закачает горячий «Тосол» в термос, аккумулируя тепло. Там он хранится горячим до двух суток. Запускать зимним утром мотор с таким термосом легко и удобно. Включил зажигание, ткнул кнопку и несколько литров кипятка перегоняются в блок и головку. Через минуту двигатель теплый – можно «чиркать» стартером и сразу же ехать. Тарахтеть под окнами, прогревая мотор, незачем.



Место для термоса нашлось рядом с вентилятором.



«СВР»

МОДЕЛЬ / **214145**; ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АО «МОСКВИЧ»**; ГОД ВЫПУСКА / **1999**; ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **49 ТЫС. КМ**; ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 2000, № 2; 2001, № 2.**

Неплохо собранный, почти комплектный, с хорошо окрашенным кузовом – пожалуй, лучшее из того, что создало АО «Москвич». Машина с мощным французским двигателем (83 кВт), как ни странно, самая экономичная из троицы: за городом, если умерить пыл, расход укладывается в 6,5 л/100 км. В городе на литр больше. На самый дорогой из наших «москвичей» установили противотуманные фары, легкосплавные диски, модернизировали освещение салона.

Но два года службы не прошли безоблачно – докучали тормоза: заменили главный цилиндр «Лукас» и несколько раз задние рабочие, пока не установили «Фенокс». Закисший напрочь «колдун» (регулятор давления) упразднили. Когда в очередной раз потекла печка – не выдерживает она давления в системе, лопается по швам – поставили в пробку расширительного бачка пружину атмосферного клапана послабей. Пока все работает нормально.

Наехав однажды на выбоину, машина потеряла управление. Ощущение такое, будто вырвана рулевая тяга. Однако все оказалось на месте, только колеса слегка развернулись, каждое в свою сторону. И лишь в техцентре разобрались, что скоба резервуара стойки не приварена! Колесо держалось за счет одной только прессовой посадки, и от каждого удара уходило схождение... А мы гадали, почему нужно было регулировать углы чуть ли не каждую неделю. Случай – редкий. Вместо родных амортизаторов поставили гидравлические «Сакс». Наши оказались с разными характеристиками, одинаковые в магазине не подберешь.

На 35-й тысяче пришлось снимать и промывать бензобак: он засорился настолько, что через фильтр топливо уже не просачивалось. Едва не спалили бензонасос – он натужно пытался всосать топливо через забитые сетки.

Остальное – по мелочи. Меняли предохранители (однажды вскипятив- таки двигатель), задние амортизаторы, тормозные колодки, резинки, лампочки, фильтры (моторное масло – «Мотюль»). На ближайшее время запланировали установить кран в системе отопления – заслонка радиатора покоробилась-таки в жару и теперь горячий воздух обдувает ноги в любое время года.

Подведем итоги. От многострадального «Еремы» легче избавиться, чем поддерживать в нем жизнь. Однако за вырученные деньги можно купить разве что пару новых колес с литыми дисками для «СВР». Поскольку он все еще на ходу, рачительный хозяин будет латать и ездить. Для этого надо иметь пару умелых рук, побольше свободного времени и немного денег.

«Святогор» оказался неожиданно дружелюбным, по надежности не уступающим вазовской «шестерке». Автомобиль еще в самом соку, до серьезного ремонта ему далеко, а мелкие поломки никогда не были препятствием отечественному автомобилисту.

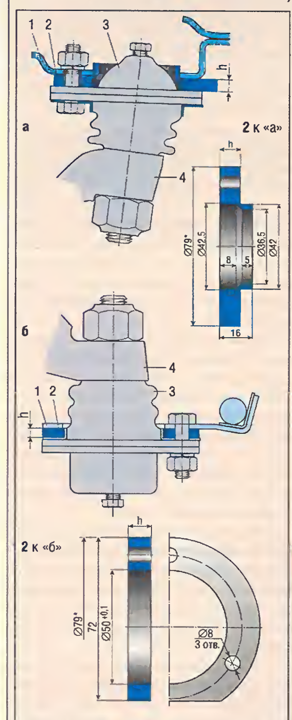
«СВР» – один из лучших российских автомобилей. Просторный, скоростной, динамичный и при этом скромной внешности. Легко разгоняется до 185 км/ч, а под горку – укладывает стрелку спидометра на отметке 200. Заметим, однако, что щетки ветрового стекла после 160 приподнимаются и, разумеется, уже ничего не чистят.

Приятно, черт побери, что на АЗЛК к 1999 году освоили-таки модель, которую можно назвать автомобилем, пусть недоукомплектованным. И горько, что завод к тому времени успел создать такую репутацию своей продукции, что покупать ее оказалось некому... ЗР

/СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

РУБРИКУ ВЕДЕТ / БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ

Чтобы увеличить **жесткость задней подвески «Жигулей»**, многие подкладывают под пружины утолщенную на 30 мм (по сравнению со штатной) резиновую подушку (дет. 2101-2912652-01). При этом, если пружины еще не осели, машина заметно «клюет носом»,

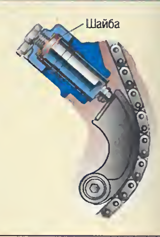


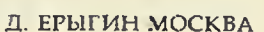
Подкладки под шаровые опоры: а – верхнюю; б – нижнюю; 1 – рычаг подвески; 2 – подкладка; 3 – шарнир; 4 – поворотный кулак. Толщину h подбираем в зависимости от осадки пружины.

что плохо влияет на устойчивость и управляемость. Исправить положение можно, установив под верхние и нижние шаровые опоры металлические подкладки, как показано на рисунках.

В. ГУРОВСКИХ, КУРГАН

На **двигателях ЗМЗ-406** при критическом износе **башмака** гидронатяжитель выдвигается настолько, что может выпасть его сердцевина. Чтобы этого не произошло, после пробега 5–10 тыс. км, когда уже прошел период притирки башмака, под крышку гидронатяжителя надо подложить шайбу (диаметром 25 мм и толщиной 5 мм). Теперь при полном износе башмака гидронатяжитель не разрушится, а о необходимости замены башмаков подскажет характерный звук, который появится задолго до поломки.





Д. ЕРЫГИН МОСКВА

Одной из причин выхода из строя **электронно-механических часов АЧЖ-1**, устанавливавшихся в ВАЗ-2103, 2106, автобусы КАвЗ и др., часто бывает износ нижней иглы оси маятника. При этом маятник опускается и задевает постоянными магнитами за плоскую катушку электронного блока. Часы начинают отставать, а затем и вовсе перестают работать.

Механизм выполнен так, что нижняя опора оси маятника неподвижна, а с помощью верхней опоры можно регулировать зазор оси. Поэтому, чтобы починить часы (если нет дефектов в катушке и электронном блоке), достаточно перевернуть механизм.

Развальцевав ободок и сняв головку перевода стрелок, разбираем корпус часов. Отвернув три гайки крепления механизма, вынимаем его из корпуса. Сняв капроновый пылезащитный корпус и повернув механизм на 180° по вертикали, регулируем зазор оси маятника с помощью верхней опоры, ставшей теперь «нижней», добиваясь свободного вращения маятника. Убеждаемся, что часы идут, подав питание на контакты. Попутно чистим и смазываем механизм маслом для швейных машин.

Далее снимаем стрелки и циферблат, отвернув два винта его крепления. Не переворачивайте часы циферблатом вниз, иначе не избежать соскальзывания с валов нефиксируемых шестерен привода стрелок. В пластине циферблата над цифрой «12» сверлим отверстие под валик головки перевода стрелок диаметром 4 мм, симметрично по отношению к штатному отверстию, а последнее заклеиваем цветной светорассеивающей пленкой.

Собираем часы в обратном порядке, не забыв установить на место светорассеивающее кольцо. Восстановленные таким образом часы работают у меня уже более года, точность хода – прежняя.

В. ВОЕВОДА, АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

В **моторном отсеке** современного автомобиля очень **тесно**, и чтобы добраться до крепежа, ключ порой приходится удерживать буквально кончиками пальцев. Уронить его при этом – проще простого, а вот доставать – замучаешься. Избежать неприятностей поможет резиновый ремешок длиной 5–7 см с отверстиями на краях: одно побольше – для пальца, другое поменьше – для ключа. Ремешок можно вырезать из камеры – автомобильной, а лучше велосипедной. Надеваем ремешок с продетым ключом на палец – и можно работать, ключ всегда «под рукой».



А. СУХОВ, МОСКВА

При **замене фрикционных накладок** на диске сцепления рекомендуют высверливать заклепки. Тот, кто делает это не часто, портит отверстия в диске уходящим в сторону сверлом. Чтобы этого избежать, старый диск я выламываю отверткой (он к этому времени становится тонким и хрупким) и удаляю его остатки из-под головок заклепок. Остается только перекусить их кусачками-бокорезами. Отверстия сохраняют первоначальную форму.

О. КОЗЛОВ, КРАСНОДАР

Для **центрирования диска** при сборке сцепления «жигулей» применяют старый первичный вал коробки передач или специальный валик. В некоторых ситуациях, когда их нет, можно найти другой выход. Устанавливаем диск сцепления (отцентрировав его на глаз) и «корзину», крепим ее к маховику, затягивая болты так, чтобы между ним и «корзиной» оставался зазор 4–5 мм. Смазываем конец первичного вала коробки смазкой «Литол-24» или аналогичной. Устанавливаем коробку, совмещая шлицы первичного вала поворотом фланца карданного вала. Поскольку на конце первичного вала есть фаска, он, входя в подшипник, отцентрирует диск сцепления. Чтобы его не сместить, надо аккуратно снять коробку и довернуть болты крепления «корзины».

П. КУВАНОВ, САРАТОВ

Чтобы **очистить детали и узлы** с помощью моющей жидкости, использую обычную пластиковую бутылку для прохладительных напитков. Заполнив ее на три четверти, накачиваю воздух через заранее сделанное в крышке отверстие, а затем, перевернув бутылку вверх дном, направляю струю в нужное место. Если для накачки применяется шинный насос, можно использовать конусный наконечник, предназначенный для продувки карбюратора.

Кстати, мы проверяли: пластиковая бутылка выдерживала накачку компрессором до 10 атм.

С. НЕГОДОВ, МАХАЧКАЛА

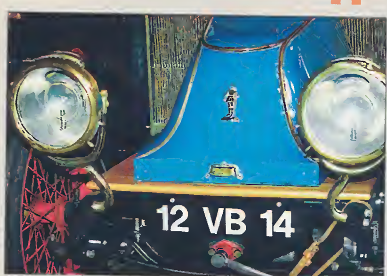
В **«Самаре»**, как и в ряде других машин, **вентилятор отопителя** всасывает мусор. В перемолотом виде он летит в салон, а не успевшая превратиться в пыль листва надоедливо шуршит.

Решение здесь очевидно – закрыть доступ мусора в воздухоприемник. Тонкие женские колготки (сетчатый фильтр!) – то, что надо. Один край прижимаем пластмассовой накладкой, другой уплотнителем. Заодно также можно закрепить плотный полиэтиленовый пакет над блоком предохранителей. Зимой в него не будет набиваться снег. И еще. Прежде чем ставить фильтр-сетку, не поленитесь снять кожух вентилятора, удалить скопившуюся там труху и намотавшиеся на ось моторчика нитки.

Р. СОЛДАТОВ, МОСКВА

В ТИСКАХ КАПИТАНА БАДУ

СЦЕПЛЕНИЕ НАЧАЛА XX ВЕКА НАПОМИНАЕТ СОВРЕМЕННЫЙ ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Мудрствования наших прадедушек над разнообразными конструкциями сцепления покажутся сегодня по меньшей мере странными. Отцы автомобиля без устали экспериментировали, двигаясь от простого к сложному и... вновь к простому.

Примитивный по современным представлениям и тем не менее работоспособный механизм (см. рис.) создал французский изобретатель капитан Баду. Он ограничился минимальным количеством деталей: возложил роль ведущего диска на маховик с выточенным на нем специальным ободом, а вместо ведомого диска сделал зажимы, напоминавшие предкам кузнечные клещи или тиски, а нам еще и... дисковые тормоза.

Концы рычагов клещей были расположены параллельно маховику. Чтобы включить сцепление, водитель воздействовал на специальную муфту, сжимавшую клещи или тиски, – как вам будет угодно. Губки с наклепанными на них фибровыми накладками, работая как современные тормозные колодки, сжимали обод маховика. Последний получал связь с коробкой передач через промежуточный вал, жестко соединенный с тисками.

Несмотря на относительно малую площадь губок, сцепление Баду неплохо работало, но только на очень легких повозках со слабосильными моторами. |ЗР|

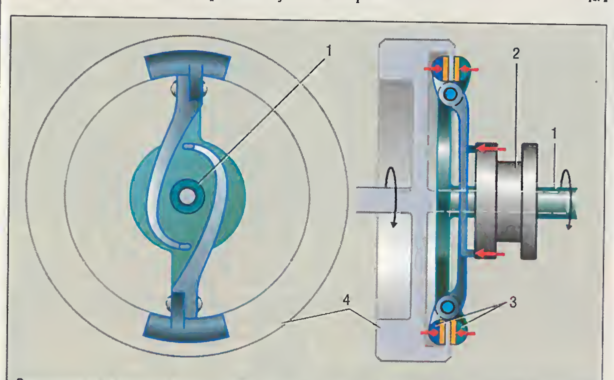


Схема сцепления системы Баду: 1 – передаточный вал; 2 – муфта сцепления; 3 – зажимы; 4 – маховик двигателя.

/НАМ ПИШУТ!

СЕГОДНЯ МЫ БЕСЕДУЕМ С КАВКАЗСКИМИ ИНСПЕКТОРАМИ, ПРИОБРЕТАЕМ РАФ И УАЗ, ХВАЛИМ «ЗАПОРОЖЕЦ» И УДИВЛЯЕМСЯ НЕОБЫЧНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НАРУШИТЕЛЕЙ...

В летний сезон у нас на Кавказе машины ГИБДД стоят на каждом километре и каждый инспектор чего-то хочет. По сути, идет обычное вымогательство. Как-то попался один наглый инспектор. Когда я сослался на ваш журнал, он сказал: «Засунь его в одно место». Я ему ответил, что в журнале фотография генерал-майора и он может обидеться. Тот сразу замолчал.

Такая вот нелегкая жизнь на Кавказе. Ваш постоянный подписчик и читатель

ЛИ АЛЕКСЕЙ

Хочу к следующей весне приобрести микроавтобус РАФ. Пожалуйста, расскажите, с какого по какой год его выпускали. Каким заводом? Есть ли на него запчасти? В чем его преимущества и недостатки? Можно ли на него поставить АКПП и газовое оборудование? Поставят ли его на учет по категории В, если я удалю с него три лишних сиденья? И какие на него должны быть цены?

ВАСИЛИЙ, 43 ГОДА

У меня две машины – БМВ и «запор». На «бимере» езжу в Уренгое, а на «запоре» – в Краснодаре. Так вот, я вам скажу: «запор» – песня, а не машина! Бодаться с ним никому и в голову не приходит. Все уступают дорогу, когда и не должны – даже иномарки. Денег за парковку не берут, а проблем с гаражом или стоянкой просто не существует. Ездить на нем, конечно... С уважением,

ОЛЕГ, УРЕНГОЙ

Вчера видел, как две козы переходили по пешеходному переходу, причем игнорируя автомобильный поток. А кто имеет преимущества?

ЮРИЙ, С.-ПЕТЕРБУРГ

Хорошо, коллеги, когда есть выбор – что брать, а что не брать. Хуже, когда этот выбор искусственно ограничен. Я, например, с неприязнью ожидаю момента, когда приступ интегрированной любви приведет к внедрению российских таможенных мыслей во всем СэНэГэ. У нас, например, люди, имеющие от 4500 уёв, уже забыли про автоконструкторы, свежесошедшие с конвейера. Новых ВАЗов в Минске столько же, сколько и новых «лексусов». Это их объединяет. ВАЗы и ГАЗы, как правило, покупают организации по безналу, хотя и они уже перестали. Свежий пример: представительство московской фирмы хотело купить новую «десятку-хэтчбек» (извините, не знаю, как оно называется), но ради прикола приехало к нам в салон и за те же деньги купило пятилетнюю «Вектру» с гарантией. Теперь приезжают на ТО, я их угощаю кофе с бутербродами, а они сидят с просветленными глазами, пока бригада меняет масла да фильтры.

Так что, коллеги-россияне, давайте дружить, торговать и ездить друг к другу в гости. Я у вас служил пять с лишним лет, летал в командировках от Совгавани до Кёнинга и решительно ничего против России не имею. Но вашего таможенного влияния на понятие «брать – не брать» чувствовать не хотелось бы. Я рассуждаю с точки зрения белоруса с 4500 уёв в кармане, ничем другим более не примечательного. С уважением,

ДМИТРИЙ, БЕЛОРУССИЯ

Здравствуйте! 24 августа мы приобрели УАЗ-3303 в автосалоне г. Красноярска. Проверив затяжку колес, масло и тормоза, тронулись в путь. Через 40 км обнаружилось, что ступицы нагреваются до такой степени, что невозможно дотронуться. Стрелка вольтметра всю дорогу стояла в районе 16 В – как оказалось, был неисправен регулятор напряжения. Отказались работать задние фонари. Машина не могла ехать быстрее 45–50 км/ч, как оказалось, не было отрегулировано зажигание. Через 300 км застучал клапан, затем отвалился переключатель топливных баков. Однако 400 км все же одолели.

Приехав домой, два дня ползали под машиной. Обнаружили следующее: течет передний мост (хотя всю дорогу был отключен), стояночный тормоз не работает, поперечина рамы – на двух болтах вместо четырех, бензобаки болтаются так, что странно, как мы их не потеряли, переключатель поворотов не возвращается в исходное состояние, поручень не прикручен, ободки фар не затянуты, капот плотно не закрывается, стремянки не затянуты, обивка салона еле держится, окраска – отвратительная, выключатель света в салоне провалился сквозь обивку и т. п.

Вы спросите, куда смотрели в салоне? Там просто не было выбора, а такую машину для хозяйства давно хотели взять – вот и взяли... Интересно, бывает ли так, чтобы «взять и ездить», а не перебирать все подряд, матеря изготовителей? До каких пор у нас будут так относиться к потребителю? Я не уверен, что это – неполадки, здесь – другое... Но мы же не «новые русские»... Господа-изготовители, где ваша совесть? С уважением,

М. ПОЛИВЩИКОВ,
БИРЮСИНСК, ИРКУТСКОЙ ОБЛ.

Вчера с женой и дочерью поехали на Горбушку. Машину припарковал на кривой улочке, как раз в месте зигзага, но был не последним. Вернулся через полтора часа, смотрю – левое заднее крыло слегка поцарапано. Выругался. Открываю дверь – там записка: «Приношу свои извинения» и тысяча рублей. Я крайне удивился: меня и раньше царапали, но концов не было... Жена на меня сначала прикрикнула, мол, чего стоишь, поехали, а когда вникла, то поразилась. Вечером поговорил с родственниками – никто ничего подобного не слышал. Вот я и не пойму: это случайность или у нас культура начала меняться?

СЕРГЕЙ, МОСКВА

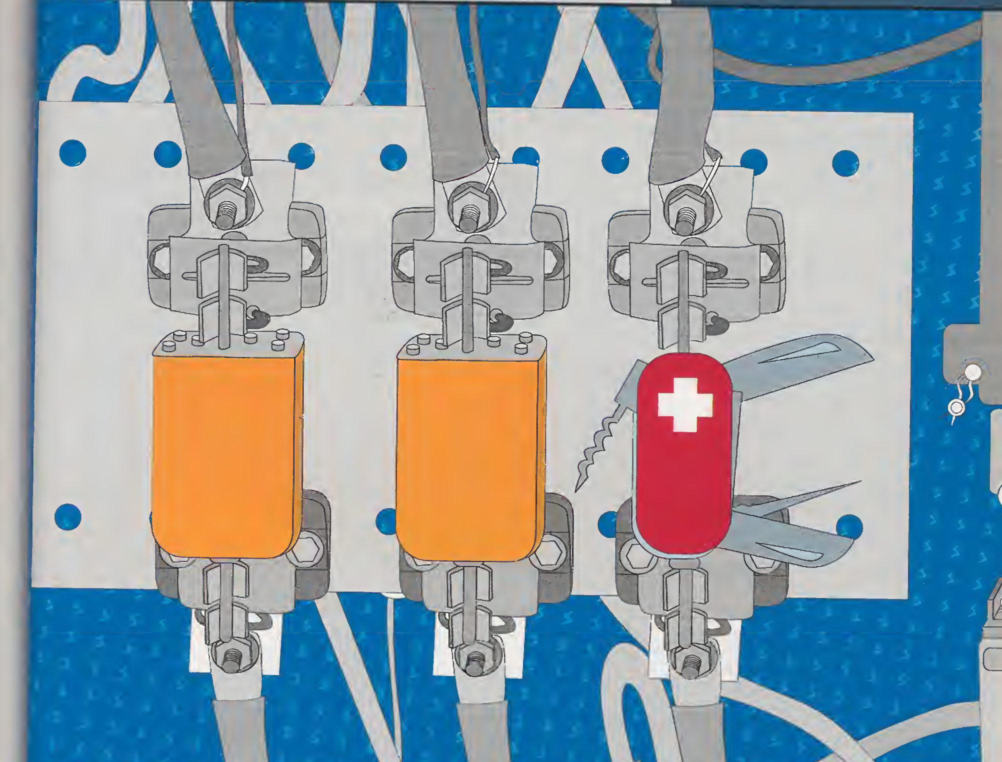
ПОСЛАНИЯ ИЗУЧАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

В НОМЕРЕ: В «ОДЕ» СТАНОВИТСЯ ТИШЕ 224 ДЕРЖИМ ВПРЫСК В ЧИСТОТЕ 232

Своими Силами

НОЯБРЬ
№11 2001

«ОКЕ» – НАДЕЖНУЮ КАТУШКУ 236



НОЖ ХОРОШ ДЛЯ ТОГО, У КОГО ОН ЕСТЬ

НОЖЕВЫЕ ПРЕДОХРАНИТЕЛИ В «ЖИГУЛИ» 215

МЕНЯЕМ РЕМЕНЬ ГРМ У «НЕКСИИ» 233

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:



/ЭЛЕКТРИКА

МЕНЯЕМ ВИЛКИ НА НОЖИ

ЗАМЕНА МОНТАЖНОГО БЛОКА «ЖИГУЛЕЙ» НА «НОЖЕВОЙ»

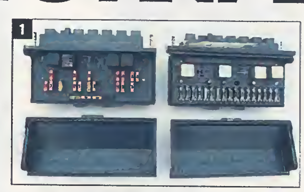
ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Ну сколько можно! То двигатель глохнет, то «стопари» не горят, то «поворотники» откажут, то «дворники» не работают, а то приборы мрут! И виной всему – монтажный блок не старой еще «семерки», тот самый, что называют «черным ящиком». Закис, позеленел, капризничает беспрерывно. Чуть тряхнет – один из предохранителей теряет контакт, обесточивая какую-нибудь цепь. Как держатели ни подгибай, чем ни чисти – бесполезно. Резинками поджаты все до одного – не помогает. Так и едешь, гадая, что на сей раз откажет. Терпение кончилось, когда погас навек дальний свет. Решено – меняю блок на новый.

А в магазинах как раз появились полностью взаимозаменяемые со старыми, но предохранители в них ножевые (фото 1 слева). Последние отлично себя зарекомендовали. Неудивительно: у широких ножек предохранителя большая площадь контакта, да и сам он без длинных лапок-держателей намного надежнее.

Кроме монтажного блока, понадобятся разъемы для замены тех, что уже позеленели. И рынки, и магазины полны каких-то подделок: разъемов великое множество, вроде и правильной формы, но какие-то мягкие, гнутся пальцами. Стало быть, они быстро деформируются и о надежном контакте нечего говорить. Проще всего взять с собой ответную часть и примерять разъемы по ней, чтобы входила плотно, туго, а вытаскивалась – с трудом. Есть неплохие импортные разъемы, с обжимом в виде трубочки. Сам контакт хорош, но трубочка непрактична – в нее непросто вставить провод (особенно в неудобном месте), нелегко надежно обжать. И еще на разъеме обязательно должен быть язычок-фиксатор, удерживающий его в колодке.

На поиски ушло полдня. Зато удалось купить пензенский монтажный блок с ножевыми предохранителями (450 руб.), хорошие разъемы (20 штук по рублю, пусть и в запасе будут), а заодно – электромонтажные пассатижи (фото 2). Теми, что с синими ручками (280 руб.), удобно обкусывать провода и загибать концевики разъемов. В гараже такие пригодятся сто раз. Пассатижами с красными ручками (300 руб.) зачищают провода – они незаменимы в неудобных местах. Такие стоит приобрести каждому, кто часто возится с электропроводкой.





Приступим. Для того чтобы получить доступ к монтажному блоку из салона, придется...



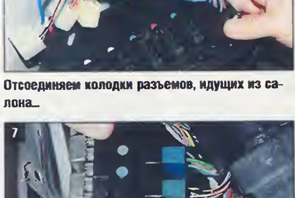
...снять полку, отвинтив четыре самореза.



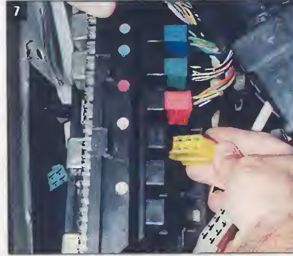
Отвинтив четыре гайки «на 10», освобождаем монтажный блок...



...и выталкиваем его в моторный отсек.

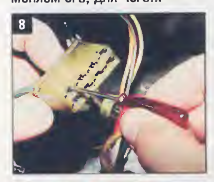


Отсоединяем колодки разъемов, идущих из салона...



...а потом – из моторного отсека.

Освободив блок, не торопитесь ставить новый. Сначала проведем ревизию разъемов. Осматриваем внимательно каждый из них во всех колодках. Заметив позеленевший, меняем его, для чего...



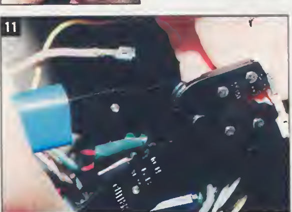
...тонкой отверткой или шилом отжимаем язычок разъема и вытягиваем его за провод.



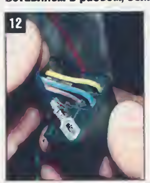
Откусываем разъем и зачищаем провод. Если он позеленел – откусываем еще, до чистого места.



Скручиваем зачищенный конец, загибаем его.



Вставляем в разъем, обжимаем...



... и устанавливаем разъем в колодку, предварительно отжав немного язычок-фиксатор.

Разъем нельзя переворачивать вверх ногами – тогда он не будет держаться в колодке. Если вы забыли, как он был расположен, достаточно заглянуть в соседнюю ячейку колодки – все разъемы в ней ориентированы в одну и ту же сторону. При монтаже колодок главное – не перепутать их. Они все разных цветов, за исключением двух белых. Вставляем их по цветам, согласно наклеенным на блоке цветным кружкам. Две белые колодки – с разным количеством разъемов (шесть и восемь), а потому перепутать их невозможно. Кроме того, каждый пучок проводов «привык» и буквально «просится» на свое место. Пусть это будет дополнительной подсказкой.

Установив монтажный блок на место, проверяем реле. Их количество и назначение должно быть таким, как на вашем старом блоке. Так, если у вас «семерка», то в блоке должно стоять реле звуковых сигналов, а если «пятерка» или «четверка» – на этом месте прописана перемычка. То же самое касается омывателей и очистителей фар.

Остается водворить на место полку и – в путь. А старый «черный ящик» прибережем – мало ли что... ЗР

/ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Автомобиль ВАЗ-2105 при движении ощутимо тянет в сторону. В придорожном сервисе проверили схождение, но ничего «криминального» не нашли. В чем же дело?

Причин может быть несколько. Одна из них – силовая неоднородность покрышки. Другими словами, ее материал имеет разную плотность по длине окружности. В движении колесо при каждом обороте как бы наезжает на кирпич. Возрастающее в этот момент сопротивление и провоцирует увод. «Тащить» вбок может также покрышка неправильной формы. Чтобы проверить предположения, поменяйте передние колеса местами. Проследите, чтобы они были одной марки и размерности.

Вторая напасть – нарушение углов установки колес. Параметры эти взаимосвязаны и проверять их надо в комплексе. Причем подвеску прежде следует привести в порядок, заменив просевшие сайлент-блоки и устранив «паразитные» люфты. В первую очередь регулируют «кастер» – продольный угол наклона оси поворота. Для этого служат специальные шайбы под крепежными болтами осей нижних рычагов. Если убрать шайбу из-под переднего болта, «кастер» увеличится, и наоборот. Затем, добавляя или убирая равное количество шайб под обоими болтами, выставляют развал. И лишь затем, вращая регулировочные муфты рулевых тяг, делают схождение.

Перекос заднего моста встречается реже. Здесь, как правило, виноваты резиновые втулки реактивных тяг. При их чрезмерном износе мост начинает «гулять», смещаясь в одну сторону при разгоне и в другую – при торможении. Дефект вычисляется по характерному рысканию. Как правило, замена втулок помогает редко. Да и работа достаточно трудоемкая. Лучше поменять тяги в сборе.

Следующая причина – неисправные тормозные механизмы. В этом случае машину тянет в сторону «закусившего» суппорта. Он выдаст себя чрезмерно стертой, по сравнению с другими, колодкой.

И самое неприятное – нарушение геометрии кузова. Самостоятельно найти «таракана» здесь крайне сложно – обращайтесь к специалистам. ЗР

РИМСКИЙ ПРОФИЛЬ

ВЫПУКЛЫЕ ТОЛКАТЕЛИ КЛАПАНОВ НА ДВИГАТЕЛЯХ «ВОСЬМОГО» СЕМЕЙСТВА

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ РОЖКОВ

Механизм газораспределения с прямым приводом клапанов чаще всего применяется сейчас в двигателях и с двумя, и с четырьмя клапанами на цилиндр. Он знаком всем. Достоинства его – простота, надежность, жесткость. А слабые стороны? С ними, наверное, сталкиваются только те, кто проектирует и доводит двигатели.

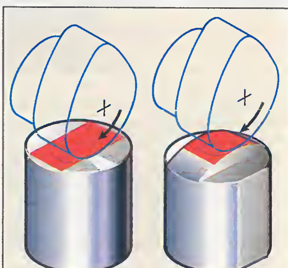
Как правило, при проектировании распредвала стремятся максимально сузить фазу открытия клапана. Или при заданной фазе больше открыть клапан, чтобы добиться наилучшего газообмена в цилиндре при минимальном угле поворота коленчатого вала. От этого зависит крутящий момент во всем рабочем диапазоне оборотов, но особенно – в «низах».

Далее вступают в силу законы механики. Стремление сделать «узкий» кулачок приводит к уменьшению радиуса кривизны его вершины. Однако чем меньше этот радиус, тем больше контактные напряжения, ниже ресурс. И все же не только в долговечности дело.

Кинематика любого механизма подчиняется определенным законам. Так, при увеличении подъема клапана за счет «роста» кулачка будет большим и смещение линии его контакта с толкателем. Это, в свою очередь, может повлечь увеличение диаметра толкателя, его массы, что противоречит требованиям к конструкции современного двигателя. Повышение мощностных показателей современных двигателей в значительной мере связано с расширением диапазона рабочих оборотов – их повышением, а этому «сопротивляются» массы деталей, движущихся возвратно-поступательно. В том числе клапанов и их толкателей.

Эти ограничения и связывают инженеров, пытающихся достичь желаемого закона движения клапана. Отсюда, как правило, более слабые показатели таких двигателей на пониженных оборотах по сравнению с оснащенными ГРМ с рычагами или коромыслами.

Владельцы переднеприводных автомобилей ВАЗ хорошо знают, что после некоторого пробега – в зависимости от условий эксплуатации, качества смазки и т. д. – большинство двигателей начинает работать все более шумно. При пониженных оборотах, например на холостом ходу, слышны резкие стуки в механизме газораспределения. Причина их известна – показанное на рисунке смещение линии контакта кулачка с толкателем. Для плоского толкателя оно довольно велико – линия контакта частично выходит даже за пределы рабочей поверхности. Из-за этого в широких границах меняется величина момента силы, действующей со стороны кулачка на толкатель, и направление этого момента: при каждом обороте распределительного вала детали, в пределах зазоров, «перекладываются». Их соударение и слышит автовладелец.



Сравнение толкателей с плоской и цилиндрической рабочей поверхностью. Закрашенная площадь – зона контакта кулачка с толкателем.

Казалось бы, ничего страшного, к стуку можно привыкнуть. В действительности не в комфорте дело! Стук говорит о том, что зазоры уже слишком велики, при перекладке деталей в их контакте действуют повышенные динамические напряжения – и износ прогрессирует.

Определив источник недостатков прямого привода – традиционный круглый толкатель с плоской рабочей поверхностью, осталось лишь заменить ее выпуклой, цилиндрической. Конечно, в этом случае круглый толкатель, способный свободно вращаться вокруг оси, уже не годится. Он должен быть более сложной формы, например такой, что показана на рисунке. Зато упомянутые выше ограничения перестают играть существенную роль.

Для сравнения мы показываем пары «кулачок – плоский толкатель» и «кулачок – цилиндрический толкатель» с равными подъемами толкателей (10 мм), спроектированные для двигателя ВАЗ-21083. Измеренные параметры механизма далеко не в пользу плоского толкателя! У выпуклого, цилиндрического, место приложения силы от кулачка получается значительно компактнее. В результате оптимизируется работа всего газораспределительного механизма.

Преимущества цилиндрического толкателя были подтверждены на первых же испытаниях, еще в конце 80-х годов! Весь вопрос был только в одном – как предотвратить проворачивание толкателя, сохранив его тонкостенным, легким – и при этом обойтись без космически сложной и дорогой технологии! Ведь некруглую деталь сделать сложнее. И все же это у нас получилось. В 1994 году такое техническое решение было защищено патентом. Тогда же были проведены испытания конструкции на надежность.

Ну а что же «приобрел» сам двигатель с такими толкателями?

Крутящий момент в области низких оборотов коленчатого вала значительно вырос – добиться этого с плоскими толкателями практически невозможно. При этом удалось не потерять мощность на высоких оборотах. Почти полностью исчезли стуки в газораспределительном механизме, а это влияет на долговечность клапанов, их направляющих втулок, маслоотражательных колпачков, а также толкателей и, наконец, самой головки блока цилиндров. Направляющие отверстия в ней под толкатели гораздо меньше изнашиваются.

Кстати, при тюнинге головки требуется лишь «прошить» направляющие отверстия под новые толкатели и установить последние, заодно с новым распредвалом.

Теперь остается ждать, что это «ноу-хау» (увы, уже со стажем) привлечет внимание специалистов ВАЗа. ЗР

ПЕРЕТРЯХНЕМ ЗАДНИЙ МОСТ

«ОПЕЛЬ-ОМЕГА»: ОБСЛУЖИВАЕМ ТОРМОЗА И ПОДШИПНИКИ

ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ТУШИНО»

Тормозные колодки следует менять, когда толщина фрикционной накладки меньше 1,5 мм. Колодки стояночного тормоза при правильной эксплуатации автомобиля практически не изнашиваются. Но их может буквально уничтожить экстренное торможение ручником или поездка с неотпущенным стояночным тормозом, иногда – механическое повреждение, например поломка стяжных пружин.

Задний тормозной диск требует замены, если неправильно, неравномерно изношен или его толщина менее 8 мм.

Повреждение колесного подшипника сопровождается характерным гулом при движении автомобиля. В вывешенном (разгруженном) состоянии вращающийся подшипник шумит слабее.

Работу удобнее проводить на подъемнике или яме. Можно и на земле, поочередно приподнимая задние колеса. При этом не забудьте о надежных страховочных подставках.

Из специального инструмента понадобятся ключ-шестигранник «на 8», мощный торцовый ключ «на 32», выколотка из мягкого металла, клещи для сжатия пружинных шайб.

Итак, снимаем колесо и жесткой щеткой очищаем механизмы от грязи.



Воротком диаметром 3-4 мм выбиваем оси тормозных колодок из суппорта.



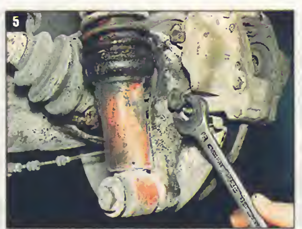
Вынимаем прижимную пластину.



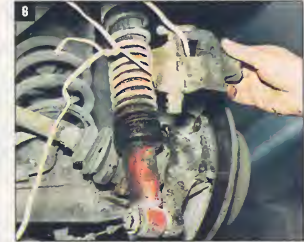
Извлекаем оси тормозных колодок.



Снимаем колодки.



Ключом «на 19» отворачиваем два болта, крепящих тормозной суппорт.

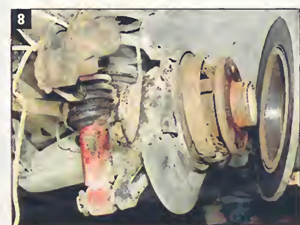


Снимаем суппорт с диска и подвязываем его в удобном месте.

Делать это надо осторожно, чтобы не повредить металлическую трубку, подходящую к суппорту.



Крестообразной отверткой отворачиваем винт, фиксирующий диск относительно ступицы.

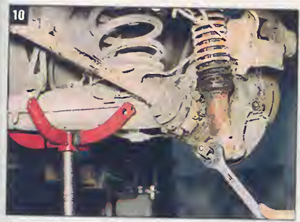


Снимаем тормозной диск.



Ключом-шестигранником «на 8» отвертываем шесть болтов крепления привода к ступице.

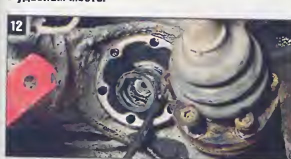
Чтобы отвести привод в сторону, требуется отсоединить нижнее крепление амортизационной стойки.



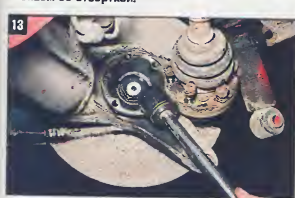
Ключом «на 22» отворачиваем болт крепления амортизатора. При этом следует установить под рычаг задней подвески подставку.



Отводим привод в сторону и подвязываем в удобном месте.



Расконтрив фиксирующую фасонную шайбу, извлекаем ее отверткой.

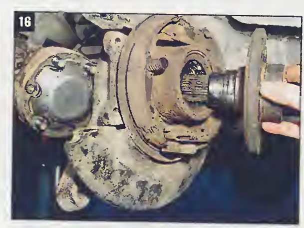


Торцовым ключом «на 32» отворачиваем гайку ступицы.

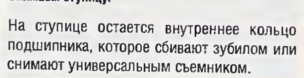
От проворачивания ступицу удерживаем снаружи монтажкой, предварительно вставив в ступицу подходящий болт.



Снимаем гайку ступицы и через выколотку из мягкого металла тяжелым молотком выбиваем ступицу наружу.



Снимаем ступицу.



На ступице остается внутреннее кольцо подшипника, которое сбивают зубилом или снимают универсальным съемником.



Специальными клещами сжимаем и снимаем упорную пружинную шайбу.

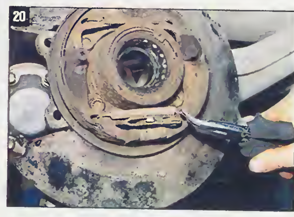
Внешнее кольцо подшипника выбиваем оправкой диаметром 63 мм и тяжелым молотком.

Для замены колодок стояночного тормоза…

…снимаем тормозной трос и отсоединяем пружину от щита.



Пассатижами снимаем верхнюю…



…и нижнюю стяжные пружины.



Крестовой отверткой нажимаем на головку фиксатора и поворачиваем ее на 90°С.



Вынимаем фиксатор с шайбой и пружиной из отверстия и снимаем колодку.

Чтобы заменить колодки стояночного тормоза, не нужно разбирать ступицу колеса. В ней имеется специальное отверстие для утапливания фиксатора отверткой.

Сборку ведем в обратной последовательности.

После сборки механизма стояночного тормоза через отверстие в тормозном диске регулируем тормоз. Вначале, вращая гайку, разводим колодки до их заклинивания. Затем, поворачивая гайку в обратную сторону, добиваемся свободного вращения колеса.

При установке нового колесного подшипника смазываем его поверхность тонким слоем пластичной смазки.

УПРАВЛЯЕМЫЕ ЗЕРКАЛА



«НИВА»

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР
«МОЖАЙСКИЙ»

Старинные «жигулевские» зеркальца на тонких ножках, которыми комплектуют «нивы», явно устарели – малы и неудобны в интенсивном городском движении. А на длинных «нивах» ВАЗ-2131 «корма» и вовсе не просматривается. Вместе с тем, в продаже есть множество подходящих зеркал, хоть и предназначенных для других машин. Нам приглянулись от «Волги» ГАЗ-3110: большие, управляемые из салона и легко устанавливаемые на «Ниву».



Подбирая зеркало от других марок автомобилей, измерим ширину декоративной накладки. Более 80 мм нежелательна.



Пометив расположение тросиков, например цветной изолентой.



...разбираем шарнир управления зеркалом.



Отпиливаем бобышки.



Размечаем отверстия под крепление корпуса шарнира.



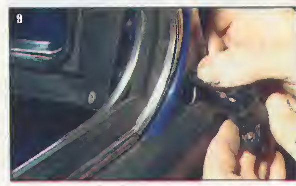
Во внутренней и наружной панелях двери сверлим сквозное отверстие диаметром 18-20 мм.



Пропустив тросы в отверстие, примеряем зеркало и сверлим в наружной панели двери отверстия диаметром 3 мм под саморезы.



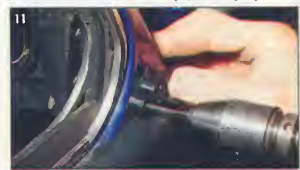
Закрепляем зеркало саморезами.



Пропустив тросики в отверстия корпуса шарнира (не перепутайте метки)...



...вставляем наконечники в прорези шарнира.



Сверлим отверстия под саморезы корпуса шарнира...



...и закрепляем его на двери.



Смазываем шарнир «Литолом», надеваем резиновый чехол и настраиваем зеркало «под себя».

Правое зеркало устанавливаем аналогично.

И ТИШИНА...



СТАВИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ШУМОИЗОЛЯЦИЮ НА «ОДУ»

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ТУШИНО»

Шум, как известно, вреден для здоровья. Борются с ним и автостроители. Правда, собственных сил для победы хватает не всем. Тогда на помощь приходят специализированные фирмы. Одна из них – шведская «Нойз Бастер». Ее шумопоглощающие комплекты предназначены для самостоятельной обработки кузова. Набор у российского дилера – фирмы «Тэкникал консалтинг» – тянет примерно на 100 долл. В нем четыре типа самоклеящихся материалов. Первый – для шумоизоляции капота. Второй идет на вибродемпфирование коробов воздухопритока. Листы из третьего приклеивают на щиток передка, пол, тоннель, пороги и арки всех колес. Четвертый гасит вибрации крыши, дверей, задних боковин и крышки багажника. Комплекты адресные – для каждой модели свой. Мы попытались заглушить шумы «Оды» ИЖ-2126.

Вооружившись набором ключей, отверток, острым ножом и бутылкой уайт-спирита, приступаем к делу.

НАЧНЕМ С КАПОТА

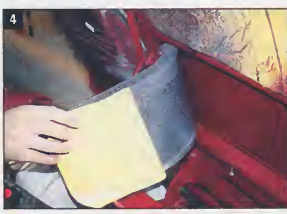




Снимаем штатную изоляцию.



Обезжириваем уайт-спиритом.



Снимаем защитную пленку.



Наклеиваем материал на капот.

ПЕРЕХОДИМ НА ЩИТ ПЕРЕДКА



Снимаем уплотнитель.



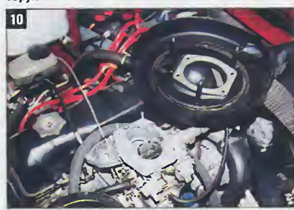
Отворачиваем четыре самореза крепления кожуха мотора печки...



... и снимаем его.



Ключом «на 10» отворачиваем четыре гайки крепления корпуса воздушного фильтра к карбюратору...



... и отводим его.



Ключом «на 10» отворачиваем один болт крепления мотора печки...



... и второй.



Снимаем мотор.



Ключом «на 10» отворачиваем гайку крепления клапана ЭПХХ к щитку.



Отворачиваем два самореза и снимаем реле ЭПХХ.



Ключом «на 10» отворачиваем два болта крепления электродвигателя стеклоочистителя к щитку, но не снимаем его.



Обезжириваем уайт-спиритом и приклеиваем шумоизоляцию на правой стороне щитка...



... и на левой.

ОБРАБАТЫВАЕМ ЗАДНИЕ КРЫЛЬЯ



Снимаем пластмассовые кожухи с арок задних колес, отвернув четыре самореза.



Результат на фото.



Для обработки пола разбираем салон: снимаем все сидвнья, ремни безопасности, накладки порогов, коврики.



Штатная шумоизоляция плохо формуется, поэтому остаются пустоты – очаги коррозии.

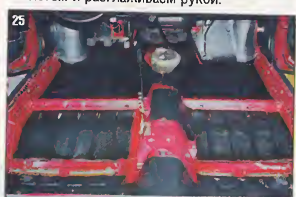


Вырезаем ножом шумоизоляцию, которая не приклеена к полу.



Обезжириваем поверхность уайт-спиритом и приклеиваем вибродемпфирующий материал.

Для того, чтобы он повторил все неровности пола и не было пустот, нагреваем термопистолетом и разглаживаем рукой.



В итоге должно получиться вот что.

Собираем салон и моторный отсек в обратной последовательности.

Стоит ли овчинка выделки, покажет длительная эксплуатация, но шума в салоне сразу поубавилось.

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ ЗАДНИЕ ПРУЖИНЫ

В ПРОДАЖЕ – УСИЛЕННЫЕ ПРУЖИНЫ, ПРОСТАВКИ... ЧТО ПРЕДПОЧЕСТЬ? ВАЗ-2101...2107

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ, ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ТУШИНО»

Не секрет, что у «Жигулей»-седанов, от ВАЗ-2101 до 2107, есть общая «слабость» – пружины задней подвески. Вероятно, выбранные из «комфортных» соображений, они приемлемо работают, когда машина не очень нагружена. А при полной (хотя и в пределах нормы) нагрузке сжимаются настолько, что на неровной дороге возможны удары балки заднего моста об отбойники. Этому также способствуют неполадки в амортизаторах, особенно если автомобиль далеко не новый. Со временем из-за изменений в структуре металла падает и жесткость пружин – они проседают, ход сжатия становится очень маленьким, а при большой нагрузке почти исчезает. В общем, как сказал бы киногерой, с такими пружинами – не жизнь!

Подкладывая под пружины проставки, по-настоящему проблему не снимешь. Во-первых, усталость металла делает свое дело – и однажды пружина просто ломается. Во-вторых, часто повторяющиеся удары разрушают отбойники, вдобавок появляются трещины в деталях кузова, особенно если пружина сжимается до соударения витков. Вот почему установка резиновых колец-проставок, хоть и увеличивает проходимость, все же, скорее, самообман.

В продаже есть и резиновые вкладыши, предназначенные для установки между витками ослабевшей пружины. Главный их недостаток – тот же, что у проставок; добавим к этому недолговечность.

Между тем, на «Жигули»-седан разрешено устанавливать пружины от универсала ВАЗ-2104. Эти пружины отличаются увеличенной на 21 мм длиной – отсюда и дополнительная грузоподъемность.

Есть еще один вариант – правда, не получивший «добро» от ВАЗа, – замена штатных задних пружин на задние от «Нивы».

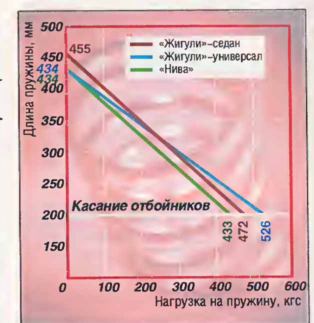
В таблице приведены основные данные различных пружин.

Как видно из таблицы, при практически одинаковых геометрических размерах жесткость пружин для «Нивы» выше, чем у «классических» в среднем на 22%. Преимущества этих пружин иллюстрирует рисунок.

Имейте в виду: на прилавках встречаются изделия, чьи данные, мягко говоря, не соответствуют приведенным в таблице. Нередко они оказываются длиннее даже предназначенных для ВАЗ-2104 и к тому же отличаются количеством витков.

При установке на седаны пружин от универсала просвет в районе задней подвески увеличивается примерно на 20 мм во всем диапазоне загрузки автомобиля. До момента касания отбойников можно загрузить в автомобиль килограммов на 40 больше, чем со штатными пружинами. Однако постепенное проседание пружин рано или поздно сведет на нет этот выигрыш. (Скорее – рано, ибо высоким качеством запчасти не радуют.)

При установке задних пружин «Нивы» просвет на пустом автомобиле тоже увеличился – практически так же, как и при установке пружин от ВАЗ-2104. Однако при дальнейшем увеличении загрузки просвет будет уменьшаться существенно слабее. Например, до момента касания отбойников в автомобиль можно будет загрузить на 90 кг больше, чем со штатными пружинами. К тому же и амплитуда колебаний задней подвески уменьшится – подвеска станет жестче.



Изменение длины пружин в зависимости от нагрузки.

Недостатки – увеличение нагрузки на кузов, что может привести к преждевременному появлению трещин, и повышенный износ штатных амортизаторов при ходе отбоя. Ведь при большой нагрузке и нормальном ходе отбоя гораздо выше усилие «выстрела». А при небольшой нагрузке уменьшается ход отбоя – машина словно привстает на цыпочки, хотя усилие пружины нормальное. Если вспомнить о принципах работы подвески, то ясно, что «оркестр» несколько расстроен. Тут уж и амортизаторы, по-хорошему, нужны другие, с более высоким сопротивлением отбоя. Таким образом, у автолюбителя есть несколько вариантов на выбор.

Если автомобиль используется в разъездном режиме – с небольшой нагрузкой и на хороших дорогах, то лучшее решение – заменить просевшие пружины такими же новыми, штатными. Если же его иногда приходится как следует загружать, то лучше пружины от универсала. Ну а при эксплуатации машины в качестве развозной предпочтительны задние пружины от «Нивы» (с учетом замечания об амортизаторах).

Задние пружины на ВАЗ-2104 тоже можно заменить пружинами «Нивы» – увеличится грузоподъемность и несколько уменьшится раскачка.

Заменять просевшие пружины удобнее вдвоем с помощником на яме или эстакаде, пользуясь обычными ключами. Но если попались нештатные, длинные пружины, могут понадобиться приспособления – стяжки для их сжатия.

ЗАДНИЕ ПРУЖИНЫ ПОДВЕСКИ ДЛЯ «ЖИГУЛЕЙ»

	Длина пружины в свободном состоянии, мм	Наружный диаметр, мм	Диаметр проволоки, мм	Число витков	Жесткость*, кгс/мм
Седан	434	127,5	12,4	9,3	1,85
Универсал	455	127,5	12,4	9,3	1,85
«Нива» ВАЗ-2121	434	127–129	12,7	9,3	2,25

*Нагрузка, необходимая для сжатия пружины на 1 мм



Двумя ключами «на 19» отвертываем гайку с болта крепления нижней проушины амортизатора и...



...отсоединяем ее от кронштейна балки заднего моста.

Устанавливаем упоры под передние колеса, затягиваем ручной тормоз, домкратом приподнимаем заднюю часть автомобиля и снимаем колесо.



Оттягиваем вниз свободный конец балки и вынимаем пружину.

Для удобства можно надавить ногой сверху на тормозной барабан колеса.



Отверткой снимаем резиновую подушку.

Установка «родных» пружин, как правило, не вызывает осложнений, а вот для установки более длинных или более жестких приходится применять дополнительные меры.



Отсоединяем от балки длинную тягу.

Кроме того, на левой стороне балки заднего моста желательно отсоединить от кронштейна тягу привода регулятора тормозов («колдуна»).



К новой пружине привязываем нитками амортизирующую резиновую подушку и смазываем ее мыльным раствором или WD-40.



Предварительно стягиваем пружину короткими стяжками или...



...оттягиваем свободный конец балки вниз и монтировкой устанавливаем пружину на место.

Ориентируем ее так, чтобы конец нижнего витка попал в выштамповку чашки опоры на балке.

Устанавливаем колесо, опускаем автомобиль с домкрата и подсоединяем амортизатор.

Так же заменяем вторую пружину.

/ПРОТИВОУГОНКА

ДВОЙНОЙ БЛОК

ЭТОТ ЗАМОК ОДНОВРЕМЕННО БЛОКИРУЕТ КАПОТ И ЗАЖИГАНИЕ

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ТУШИНО»

Многие СТО давно устанавливают такое нехитрое средство, как механический замок капота. Его основное преимущество – независимость от электропитания автомобиля.

До недавнего времени эти замки в продаже почти не встречались, а их установка на автосервисе обходилась владельцу машины в 1400–1700 руб. Сейчас в розничной продаже их цена – 570–650 рублей, в зависимости от длины троса привода.

Устройство «Сатурн HL-3,5/5/6/7» может быть установлено на различные автомобили – в основном с капотами, открывающимися спереди. Длина троса указана в номере модели замка в футах (см. выше) и составляет соответственно 1,07; 1,52; 1,83 и 2,12 м. Конструкция довольно проста, но позволяет достаточно надежно защитить автомобиль одним нажатием на личинку замка. Одновременно можно заблокировать систему зажигания. Без специального ключа невозможно открыть капот, не повредив его, что снижает вероятность угона.



В коробке аккуратно уложены все основные детали, крепеж и даже брусок пластилина – для точной установки кронштейнов запора.

Подробная инструкция на английском языке расписывает последовательность операций по установке замка. В некоторых упаковках можно обнаружить хороший перевод на русский.

Неразборный замок необходимо установить в салоне, а гибкую бронированную

трубку (боуден) с тросом внутри ввести в моторный отсек. Боуден закрепить к перегородке стопорным кольцом. Нажатие на личинку замка приводит в движение трос с запорным штырем на конце, одновременно электропроводка через нагрузочное сопротивление и предохранитель подключается на «минус».

Попробуем установить этот замок на ВАЗ-2109 (длина троса 1,52 м).

Сверлим отверстие диаметром 16 мм над рейкой рулевого механизма так, чтобы попасть в угол отсека полки.



Вводим бронированную оболочку троса в моторный отсек...

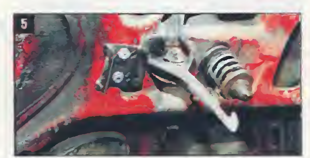


...и устанавливаем на ней стопорное кольцо.

Близ штатного замка выбираем место для кронштейна запорного штыря – такое, чтобы над ним был усилитель капота. К нему будем крепить удерживающий кронштейн. Сверлим отверстия диаметром 3 мм и закрепляем кронштейн саморезами через удлиненные пазы.



По отпечатку на куске пластилина определяем, в каком месте будет достаточный зазор до усилителя капота. Для этого кронштейн передвигаем относительно саморезов в пределах длины пазов.



На усилителе капота саморезами, как показано, закрепляем удерживающий кронштейн, изготовленный из большой пластины.



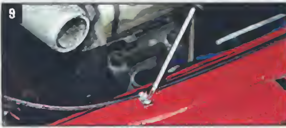
По отпечатку на пластилине определяем точное положение кронштейна запорного штыря и окончательно его крепим.



Вставив в кронштейн конец троса со штырем, крепим его оболочку гайкой.



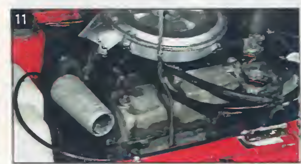
При открытом замке регулируем положение запорного штыря, сворачивая его с резьбового наконечника троса, и фиксируем контргайкой. Конец штыря должен располагаться вровень с наружной поверхностью кронштейна.



Скобой крепим трос под капотом на передней панели.



К концу электропровода подсоединяем нагрузочное сопротивление (около 11 Ом) и предохранитель.



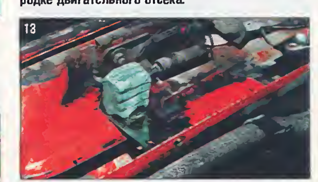
Трос идет через перегородку, мимо бачка омывателя, к передней панели двигательного отсека.

Установить замок на ВАЗ-2106 (длина троса 1,07 м) несколько сложнее: приходится сильно изгибать трос.

Снимаем уплотнение с перегородки двигательного отсека и устанавливаем кронштейн запорного штыря на площадке крепления штатного замка капота на расстоянии около 65 мм от середины его защелки. Для крепления используем винты с потайной головкой, чтобы они не мешали удерживающему кронштейну, который будет входить внутрь кронштейна запорного штыря, а не снаружи – как рекомендует инструкция.



Отверстие для оболочки троса сделали в перегородке двигательного отсека.



Пластилин и здесь поможет найти место установки и необходимую высоту удерживающего кронштейна.



Согнув кронштейн из широкой пластины, крепим на усилителе капота двумя винтами.

Под приборной панелью ВАЗ-2106 закреплены блоки предохранителей, которые мешают креплению личинки замка.

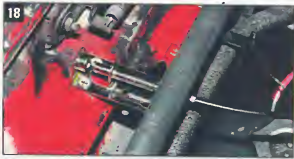


Мы устанавливаем его на специально изготовленный кронштейн, который закрепляем под двумя нижними болтами крепления рулевой колонки.

На ВАЗ-2104, 2105, 2107 личинку замка легко закрепить на металлической полке под приборной панелью, слева от рулевой колонки.



Просверлив отверстие диаметром 16 мм в левом углу под бачком гидропривода сцепления, протаскиваем в него боуден и крепим стопорным кольцом в моторном отсеке.



Гайкой крепления боудена одновременно крепим кронштейн к перегородке.

Отрегулировав длину запорного штыря, ставим резиновое уплотнение на место.

Нагрузочный резистор крепим в моторном отсеке, а провод от предохранителя подсоединяем к проводу, соединяющему катушку с распределителем зажигания, или к проводу, идущему к тахометру.

Для проверки работоспособности нажмем на личинку замка. Если все сделано правильно, двигатель не заведется, а капот будет заблокирован.

Внимание! Никогда не закрывайте капот при нажатой личинке замка – так можно повредить его кронштейны.

СО СВЕРЛОМ НАГОЛО



КАК ПРАВИЛЬНО РАБОТАТЬ ЭЛЕКТРОДРЕЛЬЮ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Без дрели не обойтись, когда надо высверлить остаток болта или шпильки, точку контактной сварки или просто сточить металл в малодоступном месте, куда не пролезет болгарка (например, на головке заднего закладного болта поперечины «Жигулей» при его замене). Самые удобные те, у которых скорость вращения регулируется нажатием на выключатель (фото 1): сверло можно установить точно «по месту» и не беспокоиться за перегрев – при небольших оборотах тепла выделяется меньше. Если дрель двухскоростная (фото 2) – для сверления металла используйте пониженную скорость (хотя, как правило, и она слишком велика), повышенная пригодится для сверления мягкого дерева, шлифовки (специальными камнями) или обдирки (кольцевыми щетками или наборными кругами из наждачной бумаги). Односкоростные дрели наименее удобны. В этом случае можно ограничить скорость вращения (особенно в начале сверления), периодически выключая дрель и используя инерцию вращающихся деталей.



Самая удобная дрель - скорость можно регулировать плавно.

КАК ДЕРЖАТЬ ДРЕЛЬ

Правая рука – на торцовой рукоятке, левая – охватывает корпус возле патрона. При этом не перекрывайте вентиляционные отверстия для охлаждения электродвигателя. Некоторые дрели снабжены боковой рукояткой под левую руку. Она пригодится при работе относительно толстыми сверлами (10 мм и более), когда одной задней рукояткой уже трудно удерживать дрель от проворота, а центровка в отверстии обеспечивается самим сверлом. При работе тонкими сверлами держаться за дополнительную рукоятку не стоит – сверло трудно удержать на оси отверстия и оно сломается.

При работе с дрелью надевайте перчатки, особенно если пользуетесь ею в труднодоступных местах, – отскочившая дрель может нанести травмы. Но, внимание! Вязаные перчатки от травм не защитят, зато нити легко наматываются на патрон вместе с пальцами. Рукавицами плотно дрель не обхватишь – выскользнет, особенно если они замаслены. Лучше всего – кожаные перчатки (фото 2). Обойтись без перчаток можно, лишь работая со снятой деталью, на верстаке. Следите, чтобы под левой ру-



Правильное положение рук.

кой не было острых кромок и не нажимайте сильно на последних миллиметрах – так легко не только поранить руку о деталь, но и сломать сверло, если оно, пройдя обрабатываемую деталь, упрется в другие детали, тиски и т. п. Не работайте в неустойчивой позе и не нажимайте на инструмент всем туловищем – только руками.

Не пренебрегайте очками – стружка летит хоть и редко, но иногда очень метко, попадет в глаз – легко не отделаетесь. Лучше всего, конечно, пластиковые очки с боковыми щитками или полумаска, но сойдут и стеклянные, если речь не идет о шлифовании или обдирке.

КАК ВЫБРАТЬ СВЕРЛО

Во-первых, в соответствии с его назначением (фото 3). Важен и наклон винтовой канавки к оси. Для стали он составляет 18–30°, для хрупких материалов (латунь, эбонит) – 8–12°, для легких и вязких материалов (алюминий, медь) – 40–45°.

Во-вторых, нужно убедиться, что сверло подходит к дрели. Патроны большинства бытовых электродрелей, как правило, рассчитаны на сверла диаметром до 10 мм. Для работы тонкими сверлами (менее 1–1,5 мм) лучше небольшая дрель с регулируемой скоростью вращения: легче контролировать нажим, сверла дольше живут. Для этой цели мастера нередко пользуются миниатюрными самодельными дрелями.


3

Слева направо: сверла по металлу, дереву, камню или бетону - с твердосплавными вставками и алмазное.


4

Такой хвостовик может неправильно зажаться в патроне.

Толстые сверла в основном выпускаются с конусным хвостовиком, рассчитанным под соответствующий патрон. Некоторые умельцы протачивают хвостовик, чтобы сверло «подошло». Работать таким следует осторожно – утонченный хвостовик может погнуться или сломаться, а большое, не рассчитанное под дрель, сверло может «подорвать» материал… и дрель вырвется из рук.

Если сверло провернулось в патроне, на хвостовике нередко остаются глубокие царапины (фото 4). Их надо убрать шлифовальным брусочком или, в крайнем случае, мелким надфилем. Если хвостовик достаточно длинный, то лучше вставлять сверло в патрон до упора. За рабочую часть сверло зажимать нельзя.

Для эффективной работы важно правильно заточить сверло. Важный параметр – угол при вершине (между режущими кромками). Для нормальной стали он равен 116–118°, для закаленной – 136–150°, для латуни, бронзы, алюминия, силумина – 130–140°, для пластмасс – 80–90°.

Затачивая сверло, следите, чтобы кромки были симметричны и чтобы задний угол был не слишком мал (фото 5б). С режущими кромками неравной длины или сделанными под разными углами (фото 5а) сверло будет разбивать отверстие. Затачивать лучше на боковой поверхности точильного круга.

КАК СВЕРЛИТЬ

Прежде всего, включив на несколько секунд дрель, убедитесь, что сверло не бьет (фото 6). В противном случае проверьте, не погнуто ли оно, попробуйте переставить в патроне. Иногда причина кроется в разбитых подшипниках дрели.

По возможности выровняйте поверхность (например, опилите конец обломанной шпильки). Затем накерните и засверлите на глубину не более 1/4 диаметра сверла. Проверьте, правильно ли пошло сверло. Если нет, можно, немного наклонив дрель, сместить центр отверстия (нельзя наклонять дрель, когда сверло уже в отверстии!). Никогда не пытайтесь «раскачивать» дрель – она должна быть строго соосна отверстию. Если нужно сверлить под углом, начните перпендикулярно поверхности, а затем, надсверлив лунку, переместите сверло в нужное положение.


5а 5б

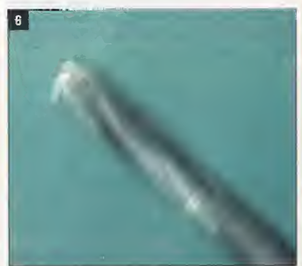
Неправильно заточенные сверла: а - кромки неравной длины и под разными углами; б - неправильный (отрицательный) задний угол.

Самый опасный момент – выход сверла из отверстия: упершись в другие детали, оно может погнуться или сломаться, патрон – поцарапать эмаль и т. п. Чтобы этого не случилось, на сверло можно надеть ограничительную втулку или просто кусок резинового шланга.

КАК СБЕРЕЧЬ СВЕРЛО

Чаще всего сверло ломают, если оно «бьет» или деталь плохо закреплена. Не следует сильно нажимать на дрель, а на выходе сверла, в зависимости от материала, ее даже приходится «сдерживать». Если отверстие очень глубокое, чаще поднимайте дрель, чтобы сверло очищалось от стружки. Отверстия малых диаметров сверлить всего сложнее! Так, делая отверстие в вертикальной панели, в первую очередь нужно избавить сверло от боковой нагрузки – веса дрели. Неосторожно нажав, сразу его сломаете. Но и в горизонтальной панели сделать отверстие не намного проще! Тонкое сверло даже в этом случае может согнуться от вибрации дрели и сломаться.

При перегреве сверла происходит отпуск закаленного металла (это видно по цветам побежалости на кромках), после чего кромки быстро тупятся, сверло приходит в негодность. Чтобы этого не происходило, работайте на умеренных скоростях, охлаждайте сверло водой или автомобильным маслом. Если сверло при малейшем нажиме начинает визжать, пора его заточить.


6

Сверло «бьет» и при работе рискует остаться в детали.

ЧИСТИЛЬЩИК

ОСВАИВАЕМ СТЕНД ДЛЯ ПРОВЕРКИ И ЧИСТКИ ФОРСУНОК ДИЗЕЛЕЙ

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ, ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «МОЖАЙСКИЙ»

В апрельском номере журнала мы представили стенд ДД–2200 для чистки форсунок инжекторных двигателей, выпускаемый Малоярославецким заводом МОПАЗ. С тех пор установка работает в техническом центре «За рулем»; пришло время рассказать о ней подробнее.

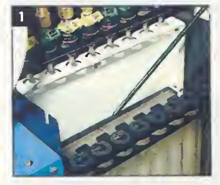
Кто имел дело с карбюраторами, бензонасосами, форсунками и другой топливной аппаратурой, знает, как непросто удалить с деталей коричневые смолистые отложения. Что-то приходилось на несколько часов замачивать в растворителе, что-то скоблить, но далеко не все изделия удается очистить такими способами.

К примеру, форсунки: их чистят иначе. Самый простой способ – пустить двигатель, залив в бак специальный сольвент. Через некоторое время работы на едком топливе форсунки обычно очищаются, но судят об этом только по косвенным признакам – повышению мощности, улучшению равномерности работы двигателя, чистоте выхлопа.

Но есть и другой способ очистки – на стенде, где заодно можно определить производительность, форму факела, качество распыла, герметичность форсунок. До недавнего времени использовали только импортные стенды. Всем они хороши, да дороги.

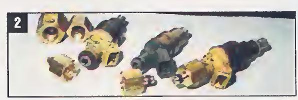
Отечественный, пусть не столь изящный, существенно дешевле, а по своим возможностям ничуть не уступает.

Попробуем? Но вначале подготовим стенд к работе.



В бак стенда заливаем рабочую жидкость «Нефрас 50/170», контролируя уровень щупом.

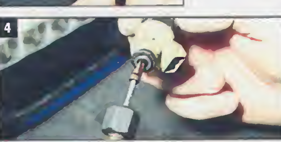
Ванну ультразвуковой очистки заполняем специальным сольвентом – изготовитель рекомендует Wynn's, но подойдет, правда с меньшей эффективностью, и любой другой.



Форсунки разных двигателей имеют конструктивные различия, поэтому в комплекте к стенду есть несколько видов переходников.



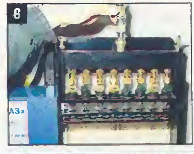
Для очистки форсунок снимаем с них колпачки съемником из комплекта.



Извлекаем фильтры.



Устанавливаем форсунки в рампу...



...ставим ее на стенд, закрепляем винтами и подсоединяем гидрозамок питающего шланга к рампе...



...и электроразъемы к форсункам.

Включаем стенд. В первую секунду электронный блок проверяет работу насоса, инжекторов, ультразвуковой ванны.



Выбираем нужную программу работы стенда:

...пульсация – режим очистки форсунок от остатков топлива; заполнение – удаление воздуха; утечка – проверка герметичности запорного клапана. И запускаем выбранный режим.



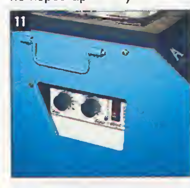
Требуемое давление в питающей магистрали устанавливаем маховичком регулятора по встроенному манометру.

Расход – по дополнительной программе, учитывая модель двигателя.



Для очистки форсунок устанавливаем их в кондукторе в ультразвуковую ванну. (Одновременно до восьми форсунок.)

Выбираем режим очистки. (В режиме «Волна-2» облезает даже краска – здесь важно не перестараться.)



Температуру сольвента и время очистки можно откорректировать дополнительно, по регуляторам на самой ванне.

Кстати, в этой же ванночке можно почистить свечи зажигания. В отличие от пескоструйной, такая чистка не сокращает их ресурс.

Из слабых мест стенда отметим быстрое испарение рабочей жидкости из емкости (она без крышки) и не слишком надежную электронику. Впрочем, по заверениям завода-изготовителя, последняя проблема уже решена.



МЕНЯЕМ РЕМЕНЬ РАСПРЕДВАЛА

«ДЭУ-НЕКСИЯ»

ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗР «ГУШИНО»

Зубчатый ремень привода газораспределительного механизма (ГРМ) требует замены через каждые 60 тыс. км пробега или через каждые четыре года эксплуатации автомобиля (смотря что наступит раньше).

На фирменных станциях такая работа займет около двух нормо–часов (при стоимости одного часа от 400 до 900 руб.). Сам ремень обойдется в 600–800 руб. за «фирменный» или вдвое дешевле за неоригинальный (например, немецкий TRW). На некоторых станциях обязательно заменят натяжной ролик (еще около 1300 руб.), а на других, оценив его состояние, могут отложить замену еще на 60 тыс. км, что довольно рискованно. Пользуясь случаем, следует заменить также ремни привода генератора и кондиционера (еще около 500 руб.).

Чтобы сэкономить деньги, проведем работу своими силами. Лучше выполнять ее на подъемнике или смотровой канаве. Специального инструмента не понадобится.

Отсоединяем минусовую клемму аккумулятора. Вывешиваем и надежно устанавливаем на подставку правую переднюю часть автомобиля, снимаем колесо.



Ключом «на 10» вывинчиваем два самореза, ослабляем три хомута и снимаем «паука» воздуховодов.

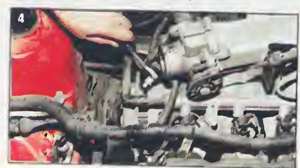


Отсоединяем разъем датчика температуры воздуха от корпуса воздушного фильтра.

Ключом «на 10» вывинчиваем три самореза крепления корпуса воздушного фильтра к кузову и, отщелкнув фиксаторы, снимаем верхнюю часть фильтра.



Отсоединив резиновый патрубок воздуховода, снимаем нижнюю часть фильтра.



Ключом «на 13» ослабляем болт крепления генератора.

Сдвинув генератор в сторону мотора, снимаем приводной ремень.



Ключом «на 13» отвинчиваем три болта крепления шкива насоса гидроусилителя руля.

От проворачивания шкив стопорим отверткой. Снимаем шкив.



Ключом «на 13» отвинчиваем два болта крепления насоса к мотору.



Ключом «на 13» отвинчиваем три болта крепления крышки зубчатого ремня и...



...аккуратно нажимая на фиксаторы отверткой, снимаем ее.



Ключом «на 7» вывинчиваем саморезы крепления подкрылка и отводим подкрылок за ступицу колеса.



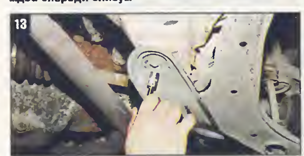
Ключом «на 10» отвинчиваем гайку крепления глушителя шума всасывания к пластмассовой защите и, ослабив хомут верхнего патрубка, снимаем глушитель.

У него есть еще одна точка крепления к брызговику – завулканизированным в него болтом. Из–за сильной коррозии крепление часто разваливается (так случилось и у нас). Гайка этого болта находится в труднодоступном месте – внутри лонжерона. Как подсказывает опыт, трех точек крепления глушителя(верхним патрубком, передним выступом в обрезиненном отверстии брызговика крыла и оставшимся болтом) вполне достаточно. Ножом прорезаем вокруг головки болта отверстие в пластмассовой защите. При сборке на всякий случай можно проложить между глушителем и брызговиком кусок мягкой листовой резины.

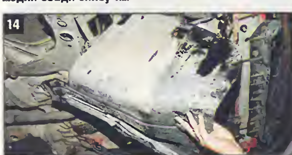
Ключом «на 10» отвинчиваем болты крепления защиты к кузову:



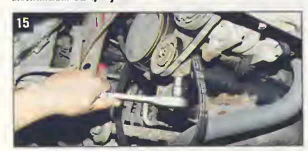
...один сбоку...



...два спереди снизу...



...один сзади снизу и...



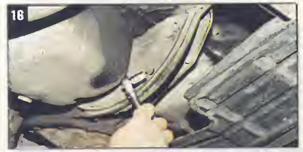
...снимаем защиту.

Ключом «на 13» ослабляем болт натяжителя ремня кондиционера.

Снимаем ремни привода кондиционера и привода генератора с насосом гидроусилителя руля.

Устанавливаем коленвал в ВМТ. Для этого вращаем его за головку болта крепления шкива приводных ремней до совпадения метки на шкиве с указателем на задней крышке зубчатого ремня. Метка на зубчатом колесе распредвала должна совпасть с выемкой на задней крышке.

Чтобы отвинтить болт крепления шкива приводных ремней, необходимо зафиксировать коленчатый вал. Для этого...



...ключом «на 10» отворачиваем три болта крепления защитной крышки маховика и снимаем крышку.



Отверткой фиксируем маховик от проворачивания.



Ключом «на 16» отвинчиваем болт крепления шкива и снимаем шкив.



Ключом «на 13» отвинчиваем три болта крепления нижней крышки ремня ГРМ и снимаем крышку.



Нажимая отверткой на рычаг натяжного ролика, совмещаем два отверстия и вставляем в них подходящий стержень (отвертку), тем самым фиксируя ролик в состоянии наименьшего натяжения ремня.

Снимаем ремень.

После установки нового ремня ГРМ вынимаем стержень из отверстий натяжного ролика, проворачиваем коленвал за головку болта зубчатого колеса и проверяем совпадение меток на коленчатом и распределительном валах.

Дальнейшую сборку ведем в обратном порядке. Натяжение приводных ремней генератора с насосом гидроусилителя руля и компрессором кондиционера должно быть таким, чтобы при нажатии на них между шкивами с усилием около 10 кгс прогиб составлял 10 –15 мм. |ЗР|

/ОБОРУДОВАНИЕ

ПОДКЛЮЧАЕМ ДОМКРАТ...



ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН

Многие фирмы пытаются облегчить процесс замены пробитого колеса. Некоторые по звонку приезжают и меняют колесо, другие идут по более сложному пути – осваивают выпуск различных приспособлений, упрощающих эту работу.

Автомобильный комплект, производимый корейской фирмой C.A.T. Corporation (Convenient Automobile Tools), стоящий около 5 тыс. рублей, включает электрогайковерт с комплектом головок размером 14, 17, 19 и 21 мм, домкрат и фонарик. Домкрат имеет электрический привод (напряжение питания 12 В) и управляется с дистанционного пульта. Высота домкрата 141 мм, а высота подъема телескопического штока составляет 346 мм. Максимальная грузоподъемность достигает двух тонн. Главный его недостаток – малая скорость подъема, а достоинство – домкрат можно использовать для рихтовки кузова. Здесь как раз кстати не только дистанционное управление, но и малая скорость выдвижения плунжера.

Электрогайковерт снабжен рабочим механизмом вращательно-ударного типа. Он позволяет полностью затянуть крепеж колеса с требуемым усилием – вручную подтягивать не придется. Оба устройства могут питаться от бортовой сети как через прикуриватель, так и напрямую от аккумулятора через специальный переходник – жаль только, что провод у них один. |ЗР|

«ЧЕТЫРЕХСТВОЛКА» ДЛЯ «ОКИ»

НА РОССИЙСКУЮ МАШИНУ – КОРЕЙСКУЮ «БОБИНУ»

ТЕКСТ / АНТОН УТКИН

«Вечная» проблема владельцев «Оки» – пробой катушки зажигания. Неожиданно мотор начинает тарахтеть на одном цилиндре. Грешить на высоковольтные провода не стоит – оба проходят вдали от замкнутых на «массу» деталей и вероятность пробоя их изоляции ничтожна. Остается только катушка зажигания – впрочем, окончательно убедиться, что виновата именно она, можно, поменяв на ней местами наконечники высоковольтных проводов; пробитая сразу «выключит» работающий цилиндр и включит другой.

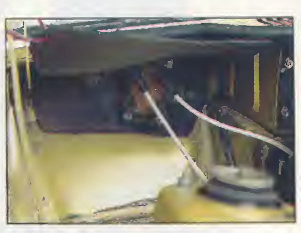
Возить с собой запасную бобину нетрудно, но еще лучше поставить надежную. Зарубежных аналогов нашей двухискровой в магазинах не сыскать – конструкторы иномарок либо надевают катушки прямо на свечи, либо делают их выносными, но блокируют попарно. Именно такую «четырехискровую» бобину мы и решили поставить на редакционную «Оку».

Сдвоенные катушки от европейских моделей оказались довольно дороги – около 1500 руб. за штуку. Корейские намного дешевле – за 870 руб. мы присмотрели компактную сдвоенную бобину от «КИА-Спортидж». Электрические параметры современных катушек примерно одинаковы, поэтому разногласий с нашим коммутатором не предвиделось.

Для пущей надежности убираем бобину в более влагозащищенное место – за аккумулятор. Для этого изготовили из трехмиллиметровой листовой стали кронштейн (рис. 1). Своим отверстием диаметром 9 мм он надевается на технологическую шпильку М8, торчащую из щита передка за батареей,



Катушка зажигания от «КИА-Спортидж».



Так выглядит «четырехствольная» бобина на «Оке» (аккумулятор снят).

а прорезью – на кронштейн крепежной планки батареи. Катушку крепим четырьмя болтами М6 к кронштейну, а его, гайкой М8, – к кузову (см. фото). Под кронштейн кладем кусок резиновой камеры от грузовика – как штора, он закрывает бобину от воды.

Планку крепления батареи теперь зацепляем чуть левее штатного места – за проволочную петлю, зажатую под шайбой гайки М8.

Для подключения низковольтной цепи сделали самодельный жгут из трех проводов длиной 60 см. С одной его стороны припаяна стандартная трехконтактная колодка за 15 руб. – такие стыкуются с разъемами многих отечественных и зарубежных узлов двигателей (трамблеров, форсунок и др.). С другой – три раздельные ножевые клеммы шириной 6 мм («папы») для соединения с ответными гнездами электропроводки «Оки», снятыми со штатной катушки. Схема подключения (рис. 2) такая, что средний, общий для обеих катушек, штекер разъема получает питание 12 В от голубого с черной полосой провода, другой, коричневый, провод идет на клемму **1** коммутатора. Подключая его к одному или другому проводу боковых штекеров разъема бобины, можно задействовать ту или иную катушку.

Увеличившееся расстояние от катушки до свечей потребовало новых высоковольтных проводов длиной по 110 см. Можно было подобрать от грузовика ЗИЛ или ГАЗ, но мы поставили силиконовые марки «Цезарь» по 90 руб. за штуку – благо, производитель находится в Москве и ему можно заказать провод нужной длины индивидуально.

Теперь мы уверены, что мотор уже не затарахтит на одном цилиндре. Впрочем, даже если случится чудо и фирменная, тщательно укрытая от влаги бобина все-таки откажет, – переключимся на незадействованный канал. Для этого просто воткнем в гнездо коричневого провода другой, свободный штекер и переставим высоковольтные провода катушки из гнезд **1** и **4** в гнезда **2** и **3**.

Кстати, израсходованная на доработку машины тысяча рублей вовсе не кажется большой суммой, если вспомнить, что мы потратили ее на две надежные катушки, вместо того чтобы каждые полгода покупать за 200 рублей штатную. ЗР

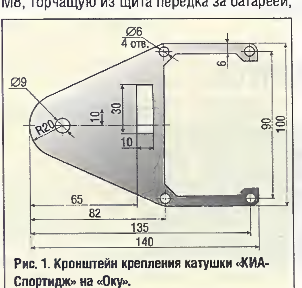


Рис. 1. Кронштейн крепления катушки «КИА-Спортидж» на «Оку».

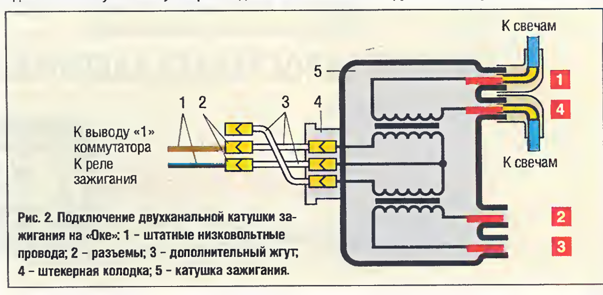


Рис. 2. Подключение двухканальной катушки зажигания на «Оке»: 1 - штатные низковольтные провода; 2 - разъемы; 3 - дополнительный жгут; 4 - штекерная колодка; 5 - катушка зажигания.

ДЮЙМОВОЧКА

АМЕРИКАНСКОЙ ГАЙКЕ НУЖЕН СВОЙ КЛЮЧ

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Консервативный народ – американцы. Мы от верст, аршинов и лаптей еще в позапрошлом веке отказались. А они до сих пор длину фалангой большого пальца измеряют – дюймом. По-нашему это 25,4 мм. Мало того, ихняя часть тела постоянно вклинивается в нашу стройную метрическую систему. Заморской единицей пользуются, например, при маркировке шин и колес. А уж про инструмент и говорить нечего. Почти сто лет назад американская фирма «Вильямс» изобрела и запатентовала вороток со сменными головками. С тех пор присоединительные квадраты так и измеряют в дюймах – 1/4, 3/8, 1/2, 3/4 и 1. А что делать – авторское право неприкосновенно. Не знаю, кто изобрел свечи зажигания, но их шестигранники тоже не метрические! На самом деле привычные 16 и 21 мм выглядят так: 5/8″ (15,875 мм) и 13/16″ (20,638 мм). То есть все европейские ключи на них надеваются с зазором! Правда, момент затяжки тут небольшой и разница в размере простительна. Но в более серьезных соединениях этот номер не проходит. Не верите? Спросите сервисменов, уже пытавшихся крутить дюймовый крепеж метрическими ключами. Из таблицы видно, что в этих системах идеально совпадают лишь два ходовых размера – «на 15» и «на 19». Весь остальной инструмент либо болтается, либо садится из-под молотка. Понятно, что ни гайка, ни ключ так долго не протянут. А лопнувшие из-за этого головки имеют характерный излом, хорошо знакомый торговцам инструментом. Поэтому на гарантию можно не рассчитывать!

Так что, коль взялись за ремонт американских автомобилей, обзаводитесь соответствующей оснасткой. Такой торгуют почти все крупные инструментальные фирмы. Мы обратились в «Сферу-Сервис». Она представляет на российском рынке итальянский USAG, давнего партнера АвтоВАЗа. В его производственной программе нашлось место и для искомого размера.

Оказалось, что самый популярный способ продажи – россыпью. Зачем профессионалу набор, если карданы, трещотки, воротки и удлинители у него уже, как правило, есть. И остается лишь пополнить коллекцию дюймовыми головками, ключами и шестигранниками. Но для желающих доставят и все в комплекте.

Альтернатива для экономных – изделия фирмы «Метринч» – универсальный инструмент для обеих систем. Плата за компромисс – большой холостой ход ключа. Так что работать в тесноте не только неудобно, но и порой невозможно.

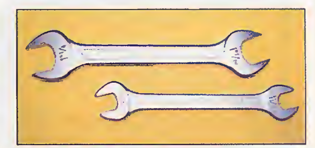
Специальный профиль дюймового USAG на крепеже не болтается. Принцип прост – ключ опирается не на углы, а на грани болта или гайки. В итоге и поверхность контакта больше, и передаваемый момент выше. Но и его иным мастерам маловато. Для них рекомендуют «черную» серию. Это усиленные головки для пневмоинструмента. Они дороже блестящих, зато превосходят их прочностью. И, несмотря на иное назначение, отлично работают с обычными воротками. Идея эта наша, доморощенная. Родилась она, правда, в «метрической» сфере. С тех пор как головку блока двигателей «шестого» семейства начали крепить болтами «на 12», ключи для них стали «расходным материалом»: всякая попытка воздействия кончалась крахом для инструмента. Тогда и ввели на «Сфере» новую услугу: при обмене взамен лопнувшей выдавали уже «пневматическую» головку с доплатой. И поток рекламаций постепенно иссяк. С «американцами» подобных казусов пока не случалось, но как знать… Ведь делают тот и другой инструмент на одной линии. Стало быть, и уровень качества одинаковый. Но у нас свои стандарты, поэтому в России тестируют каждую партию и на упаковку наносят соответствующий знак. Если он есть, значит, инструмент надежный и прослужит долго. И не только сам. Он еще сбережет дефицитную дюймовую гайку. Ведь у нас такую пока найдешь, сапоги стопчешь.



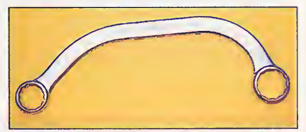
Комбинированные ключи есть в любой системе.



Дюймовый набор отличается от метрического лишь размером головок.



3/4x11/16 – сколько это будет по-нашему?



Ключ для американского стартера.



Шестигранники тоже бывают дюймовыми.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА ДЮЙМОВЫХ РАЗМЕРОВ В МЕТРИЧЕСКИЕ

Размер гнезда							
дюйм	мм	дюйм	мм	дюйм	мм	дюйм	мм
5/16	7,9	9/16	14,2	11/16	17,4	7/8	22,2
3/8	9,5	19/32	15,0	3/4	19,0	15/16	23,8
7/16	11,1	5/8	15,8	25/32	19,B	31/32	24,6
1/2	12,7	21/32	16,6	13/16	20,5	1	25,4

В ОДНО КАСАНИЕ

Valeo

СЦЕПЛЕНИЕ «ВАЛЕО» ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ





ТЕКСТ И ФОТО / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Требования к сцеплению со стороны производителей автомобилей сегодня весьма жесткие: его ресурс должен быть таким же, как и у основных агрегатов (двигатель и коробка передач), а характеристики – оставаться неизменными в течение всего срока службы. Иными словами, владелец вообще не должен задумываться о существовании сцепления. С запретом асбестосодержащих материалов задача заметно усложнилась – «слабоваты» стали фрикционные накладки. Лишь немногие фирмы смогли найти достойную замену «каменным волокнам».

Французская компания «Валео» – один из лидеров в этой области. Накладки «Валео» покупают даже конкуренты «ЛуК», «Сакс», а многие производители (например, «Вольво») выдвигают непременное условие: сцепления, поставляемые на конвейер, должны быть с накладками «Валео». Ведь они рассчитаны на работу в огромном диапазоне температур – от –50° до +400°С и при оборотах двигателя до 15 000 в минуту!

Зато рынок запчастей подобных требований не предъявляет – можно приклепать накладки подешевле, благо, каталожный индекс от этого не меняется. Поэтому «родное» сцепление из магазина порой заметно уступает заводскому и по ресурсу, и по плавности работы. К «Валео» это не относится – чужих накладок фирма не ставит, свои же обходятся по себестоимости, поэтому цена конечного продукта может быть даже ниже, чем у конкурентов. Наиболее



Диафрагма «с пылу с жару». Через секунду пресс придаст ей нужный изгиб.

распространенные – черные, с добавками резины и синтетическими нитями (всего используется три различных материала накладок – для разных условий работы). Ими комплектуют и оригинальные сцепления, и те, что идут на прилавки магазинов (в том числе для российских машин), стандарт – один для всех.

«Валео» – независимая компания. Все этапы производства – на собственных заводах; покупное лишь сырье. Выше себестоимость? Да, но здесь считают, что она окупается доверием к марке и лучшим взаимодействием всех звеньев цепочки.

Достоинства сцеплений «Валео» может оценить и российский автолюбитель. В магазинах продаются комплекты для «Жигулей», «Самары», «десятки», «Москвича». В обычных на первый взгляд деталях скрыта не одна изюминка. Таково, например, устройство, смонтированное внутри ведомого диска (см. фото а, б). У него двойная функция: демпферные пружины





Центральная часть ведомого диска: а – демпферные пружины гасят крутильные колебания; б – ступица может отклоняться на небольшой угол.

гасят слабые колебания при малых нагрузках (при высоких нагрузках окружной люфт выбирается и в работу вступают основные пружины диска), а качающаяся шлицевая ступица позволяет сцеплению нормально работать, даже если оси маховика и первичного вала коробки передач немного не совпадают. Вот уж находка для владельцев «самар», где конец первичного вала висит в воздухе! Обычные сцепления там долго не живут.

Сцепления «Валео» упакованы в полиэтилен – детали не выпадут, не деформируется диск, не повредятся его накладки. Такие же продуманные мелочи – пакетик смазки для шлицев вала коробки передач и пластмассовая оправка для центровки (разного цвета, в зависимости от модели автомобиля). Тому, кто ездит в сервис, она ни к чему, но в собственном гараже – ой как пригодится!



Упаковка: полиэтилен приварен к коробке.



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ
Вадим Крючков *(зав. отделом)*, Александр Будкин, Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Юрий Нечетов, Анатолий Фомин
ОТДЕЛ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин *(зав. отделом)*, Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Максим Сачков
ОТДЕЛ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ
Елена Варшавская *(зав. отделом)*, Дмитрий Леонтьев, Игорь Моржаретто
ОТДЕЛ ИНТЕРНЕТА, СПОРТА
Аркадий Алексеев *(зав. отделом)*, Сергей Зиновьев
ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Вячеслав Субботин *(зав. отделом)*, Аркадий Козлов, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов, Антон Уткин
СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Киеве Леонид Сапожников,
в Тольятти Сергей Мишин
ОФОРМЛЕНИЕ
Наталья Кледова *(зав. отделом)*, Людвиг Быстроновский *(художник)*, Александр Барабанов *(художник)*, Олег Воеводов *(графика)*, Александр Батыру, Александр Полунин *(фотокорреспонденты)*, Татьяна Чикунова *(верстка)*, Мая Исаенкова *(корректура)*
«ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»
Сергей Волгин, тел. (095) 208-30-27
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем». Алексей Васин *(директор)*, тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-41
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 267-64-93
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия) компанией OTA Media
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 465 000 экз.
сертифицирован Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10.
тел. 207-23-82, 207-19-42, телефакс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

ЧИТАЙТЕ В ДЕКАБРЬСКОМ



Продолжаются испытания «братьев по приводу» – новой «Нивы» и «КИА-Спортидж»: от описания особенностей, от эмоциональных оценок перейдем к объективным показателям.

• Салон в Токио представляет своеобразную, во многом не схожую с европейской картину автомобильного мира. Ее довелось увидеть нашему корреспонденту.

• Между «просто» легковыми машинами и вседорожниками недавно обнаружили еще одну нишу: для полноприводных универсалов с увеличенным



клиренсом и «мужественной внешностью». В нашем тесте их представляют «Ауди-Оллроуд», «Вольво-V70XC Кросс Кантри» и «Субару-Легаси Аутбек».

• Гибридным силовым агрегатом могут похвастать не только



«тойоты» и «хонды», но и отечественный прототип «Мишка», в котором немало оригинального.

• Дефицит на услуги сервиса – в прошлом. Но это не значит, что работники наших СТО избавились



от «родовых» болезней – корысти, лени, некомпетентности. Бригада «За рулем» посетила около

НОМЕРЕ:

двадцати предприятий техобслуживания и смогла убедиться в этом. Так родились советы автовладельцам: что надо помнить, обращаясь в автосервис.

• Тормозные барабаны не относятся к деталям, которые меняют часто. И все же почти каждый автомобилист со стажем сталкивался с такой



необходимостью (ЗР не раз писал, как это надо делать). Тормозные барабаны стали объектом очередной экспертизы, которая выявила: изделия двух производителей из четырех протестированных попросту непригодны.

• Декабрь: снова разговоры о тепле в салоне. Подогреваемые сиденья в недешевых иномарках – приятный удел немногих. Другое дело – обогревающие коврики, подстилки, накидки, коих сегодня множество по доступной цене. Наши эксперты



опробовали и оценили некоторые, исходя из качества их изготовления, доставляемого комфорта и стоимости.

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 154: 2, 6, 8, 10, 15, 18, 21, 24

I. В соответствии с пунктом 13.9 Правил на перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения. Пункты 13.10 и 13.11 регламентируют последовательность проезда оставшимся (после проезда мотоцикла) транспортным средствам: сначала трамвай (имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами), затем поворачивает грузовик и последним проезжает легковой автомобиль, у которого теперь нет помехи справа (грузового автомобиля).

II. Пункт 12.1 разрешает в населенных пунктах остановку на левой стороне дороги с одной полосой движения для каждого направления без трамвайных путей посередине.

III. Знак 2.4 «Уступите дорогу» предписывает водителю уступать дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге (приложение 1 к ПДД). Водитель легкового автомобиля, увидев знак 2.7 «Преимущество перед встречным движением», вправе рассчитывать, что ему уступят дорогу, и может продолжать движение.

IV. Пункт 17.2 Правил запрещает стоянку грузовых автомобилей с разрешенной массой более 3,5 тонны в жилой зоне, обозначенной в данном случае знаком 5.38, вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест. Водитель легкового автомобиля поставил транспортное средство на стоянку непосредственно за пересечением проезжих частей, что также запрещено пунктами 12.4 и 12.5 ПДД. При этом Правила не запрещают стоянку мотоциклов на левой стороне дороги на тротуаре (в том числе в жилой зоне).

V. Разметка 1.2.2 (прерывистая линия, у которой длина штрихов в два раза короче промежутков между ними) обозначает край проезжей части на двухполосных дорогах. Следовательно, справа от нее расположена обочина. Хотя эту линию разметки разрешено пересекать с любой стороны, пункт 9.9 Правил запрещает движение по обочинам.

VI. Траекторию поворота определяет пункт 8.6 Правил: при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не должно оказаться на стороне встречного движения (легковой автомобиль не окажется на ней в любом случае, поскольку выезжает на дорогу с односторонним движением). Однако в отношении микроавтобуса этот же пункт Правил налагает дополнительные условия: при повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

VII. Пункт 13.5 Правил гласит, что при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений. Пункт 13.6 распространяет это требование и на трамвай.

VIII. Поворот по траектории А запрещен, так как нельзя пересекать сплошную линию разметки 1.1 (приложение 2 к ПДД). Знак 1.19 «Двустороннее движение» информирует о начале участка проезжей части с двусторонним движением (в населенных пунктах устанавливается на расстоянии 50–100 м от данного места). Участок дороги с односторонним движением на самом деле заканчивается в месте установки знака 5.6 «Конец дороги с односторонним движением», поэтому движение по траектории Б также противоречит Правилам.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН